Den Haag

Bestemmingsplan
Bezuidenhout, 1e herziening

Ontwerp

Ontwerp, d.d. 12 december 2017

Bezuidenhout, 1e herziening

Inhoudsopgave Toelichting

Toelichting **5**

Hoofdstuk 1 Inleiding **7**
1.1 Samenvatting 7
1.2 Aanleiding voor het bestemmingsplan 9
1.3 Doel van het bestemmingsplan 10
1.4 Ligging van het plangebied 11
1.5 Geldende planologische regelingen 11

Hoofdstuk 2 Beschrijving van de bestaande situatie **13**
2.1 Inleiding 13
2.2 Ontstaansgeschiedenis 13
2.3 Cultureel erfgoed 15
2.4 Ruimtelijke structuur 19
2.5 Functionele structuur 24

Hoofdstuk 3 Beleidskaders **27**
3.1 Inleiding 27
3.2 Ruimtelijk beleid 27
3.3 Cultureel erfgoed 32
3.4 Groen 34
3.5 Water 36
3.6 Verkeer en infrastructuur 40
3.7 Wonen 45
3.8 Duurzaamheids- en milieubeleid 46
3.9 Overig sectoraal beleid 49

Hoofdstuk 4 Wet en Regelgeving **51**
4.1 Inleiding 51
4.2 Externe veiligheid 51
4.3 Geluid 58
4.4 Luchtkwaliteit 59
4.5 Bodem 59

Hoofdstuk 5 Planbeschrijving **61**
5.1 Beschrijving van het plan 61
5.2 Omgevingsvergunningen 61
5.3 Dakopbouwen 62
5.4 Keuze en verantwoording van bestemmingen 68
5.5 Toelichting op de regels 70

Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid **73**

Hoofdstuk 7 Overleg en inspraak **75**
7.1 Artikel 3.1.1 Bro-overleg 75

Bijlagen

Bijlage 1 uitspraak Raad van State

Bijlage 2 Bezonningsonderzoek Bezuidenhout

Bijlage 3 Bezonningsonderzoek V.d. Parrastraat

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Samenvatting

Wat is de aanleiding van dit plan?

Op 18 augustus 2014 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State uitspraak gedaan inzake het bestemmingsplan Bezuidenhout, waarbij de mogelijkheid is vernietigd om binnen de bestemmingen 'Wonen 1" en 'Wonen 2" dakopbouwen te realiseren. De Afdeling was -kort weergegeven- van oordeel dat gelet op de op dat moment gehanteerde gemeentelijke parkeernorm, niet inzichtelijk is gemaakt welke gevolgen het toestaan van dakopbouwen heeft voor de parkeersituatie in het plangebied.

Voor het overige deel is het vastgestelde plan in stand gebleven. De uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak is integraal opgenomen als bijlage 1 van de toelichting.

De uitspraak is voor de gemeente aanleiding geweest om de nota parkeernormen nader te bezien.

Op 3 maart 2016 heeft de gemeenteraad de Nota Parkeernormen Den Haag, zoals vastgesteld op 11 november 2011, gewijzigd en aangevuld (het raadsvoorstel is integraal opgenomen als Bijlage 2 bij de regels). De wijzigingen en aanvullingen zijn van kracht met ingang van 12 maart 2016.

Daarbij is onder meer aangegeven dat er op zichzelf beschouwd geen reden is om aan te nemen dat door toevoeging van bijvoorbeeld een dakopbouw ook het autobezit van zittende bewoners toeneemt. Ter onderbouwing is een vergelijking opgenomen van het autobezit inzake 424 adressen in Den Haag waarvoor in de periode 2009-2012 aanvragen voor een dakopbouw zijn ingediend. Deze vergelijking laat zien dat er binnen de gemeente Den Haag sprake is van een marginale toename van het autobezit bij deze adressen tussen 2010 en 2015 met in totaal 46 auto's verspreid over de stad.

Voor het stadsdeel Haagse Hout, waarbinnen het Bezuidenhout is gelegen, leidde de vergelijking tot een negatief resultaat: het autobezit was in die jaren met 2 auto's afgenomen (64 versus 62 auto's). Gelet hierop wordt er vanuit gegaan dat bij uitbreiding van het woonoppervlak van een bestaande woning de parkeerbehoefte niet wijzigt als gevolg van de uitbreiding en dat er onvoldoende aanleiding bestaat om in het kader van de omgevingsvergunning een parkeereis te stellen.

De volledige verantwoording ten aanzien hiervan is op genomen in hoofdstuk 3.6.2.2 van de toelichting.

Het gemeentelijk beleid ten aanzien van dakopbouwen is erop gericht dat bewoners zoveel mogelijk hun wooncarrière in hun eigen wijk kunnen maken. Het vergroten van de woning is daarin een belangrijk instrument. Uitgangspunt van het gemeentelijk beleid is dat dakopbouwen in de hele stad zijn toegestaan, tenzij het uit stedenbouwkundig en/of cultuurhistorisch oogpunt niet verantwoord is.De Afdeling heeft reeds eerder (voorbeeld, 201300657/1/R4 inzake "Seinpostduin 2012") dit beleid in beginsel niet onredelijk geacht. Dit beleid is inmiddels neergelegd in vrijwel alle Haagse bestemmingsplannen en in vele delen van de stad wordt gebruik gemaakt van de mogelijkheid tot het vergroten van de eigen woning door middel van het toevoegen van een dakopbouw.

In het licht van het vooromschreven gemeentelijke beleid ten aanzien van dakopbouwen, de door de raad vastgestelde wijzigingen/aanvullingen op de nota parkeernormen, alsmede de rechtsgelijkheid, wordt geen aanleiding, dan wel andere bijzondere overweging gezien, om de bewoners van de wijk Bezuidenhout een in een bestemmingsplan neergelegde mogelijkheid voor het realiseren van dakopbouwen te onthouden.

Om die reden wordt het in volledige heroverweging met de voorliggende partiële herziening Bezuidenhout, 1e herziening alsnog mogelijk gemaakt om dakopbouwen te realiseren op die woningen, gelegen binnen de bestemmingen Wonen - 1 en Wonen - 2, daar waar dit stedenbouwkundig en ruimtelijk inpasbaar wordt geacht. De volledige verantwoording ten aanzien van dakopbouwen is op genomen in hoofdstuk 5.3 van de toelichting.

Wat verandert er door dit plan?

Verklaring planbegrenzing:

In dit bestemmingsplan zijn alle woningen meegenomen, die reeds in het bestemmingsplan Bezuidenhout (2014) een bestemming Wonen - 1 en/of Wonen - 2 hadden. Het plan ziet derhalve op

woningen waar een volledige heroverweging met betrekking tot de mogelijkheid van dakopbouwen heeft plaatsgevonden. Op de verbeelding is dit aangegeven met een bouwaanduiding "specifieke bouwaanduiding - dakopbouw". Deze bouwaanduiding ziet uitsluitend op die woningen waar dit stedenbouwkundig en ruimtelijk inpasbaar wordt geacht.

De keuze om de volledige bestemming Wonen - 1 en/of Wonen - 2 (dus inclusief tuin, erf, eventuele andere functieaanduidingen etc) op de verbeelding weer te geven is gedaan uit oogpunt van rechtszekerheid voor belanghebbenden om in één oogopslag alle regels met betrekking tot een woning (en die van de buren en elders in de wijk) te kunnen overzien. In zoverre gaat de onderhavige planherziening dus verder dan strikt noodzakelijk voortvloeit uit de uitspraak van de Raad van State, waarbij louter de mogelijkheid van dakopbouwen binnen deze bestemmingen is vernietigd.

Gelet op deze overwegingen zijn -voor zover aanwezig- uit het bestemmingsplan Bezuidenhout (2014) tevens de op de verbeelding van het bestemmingsplan Bezuidenhout (2014) voorkomende dubbelbestemmingen, functieaanduidingen etc overgenomen. Ook dit is gedaan om te voorkomen dat een belanghebbende voor een specifieke woning met een bestemming Wonen - 1 of Wonen - 2 in de wijk Bezuidenhout in twee bestemmingsplannen zou moeten kijken om een volledig overzicht van de regels, rechten en plichten, met betrekking tot die woning te krijgen. Een dergelijke tweedeling is ongewenst en komt de rechtszekerheid, de duidelijkheid, over- en inzichtelijkheid wat precies ter plaatse op dat perceel geldt en mogelijk is, niet ten goede.

De herziening versus het bestemmingsplan Bezuidenhout (2014):

Ten opzichte van het bestemmingsplan Bezuidenhout (2014) zijn een paar zaken toegevoegd/gewijzigd/aangescherpt, voortvloeiend uit hetzij wettelijke mogelijkheden, hetzij gewijzigd gemeentelijk beleid en actualisering. Voor de helderheid worden de veranderingen hieronder puntsgewijs opgesomd:

a. Dakopbouwen: Dakopbouwen en kapverdiepingen hebben tot doel de woning waar ze bij horen te vergroten (en kunnen niet worden gebruikt om een woning te splitsen). Bij het uitbreiden van een bestaande woning geldt op basis van de Parkeernota sinds maart 2016 geen parkeertoets meer. Dit sluit beter aan bij het gemeentelijke woonbeleid, met name om de stad aantrekkelijk te houden voor gezinnen met kinderen. Zie ook paragraaf 3.2.4.4. Voor de helderheid: ten opzichte van het bestemmingsplan Bezuidenhout (2014) zijn in de voorliggende herziening **géén** nieuwe locaties voor dakopbouwen toegevoegd.
b. Omgevingsvergunningen: in de jaren na het vaststellen van het bestemmingsplan Bezuidenhout (2014) zijn meerdere omgevingsvergunningen verleend voor het realiseren van dakopbouwen en/of dakterrassen. Deze verleende vergunningen (t/m peildatum 30-9-2017) zijn op de verbeelding verwerkt. Zie ook paragraaf 5.2.
c. Aan- en bijgebouwenregeling: In dit nieuwe bestemmingsplan is de aan- en bijgebouwenregeling uit het vorige bestemmingsplan geschrapt wegens overbodigheid. Het vergunningsvrij bouwen (dat voor de gehele stad geldt met uitzondering van gebieden aangewezen als rijksbeschermd stadsgezicht) biedt reeds ruime(re) mogelijkheden voor het bouwen van aan- en bijgebouwen.
d. Woningsplitsing: Het splitsen van woningen wordt verboden (artikel 8 onder h). Onder bepaalde voorwaarden kan hiervan worden afgeweken (artikel 10.1 onder e). Dit sluit beter aan bij hoe de Gemeenteraad wil omgaan met verzoeken tot woningsplitsing, onder meer om overbewoning te voorkomen. De regeling is overeenkomstig gewijzigd gemeentelijk beleid. Op 19 april 2017 heeft de raad ingestemd met de Woonvisie 2017-2030, waarin onder andere één stedeljike beleidslijn is opgenomen voor bouwkundig splitsen. Bouwkundig splitsen wordt niet toegestaan tenzij de zelfstandige woningen die als gevolg van splitsing ontstaan elk tenminste een volledige bouwlaag/bouwlagen beslaan en de zelfstandige woningen die als gevolg van splitsing ontstaan elk minimaal 40 m2 woonoppervlakte hebben;de parkeerdruk niet hoger is dan 90% ofwel de parkeerbehoefte volledig op eigen terrein wordt opgelost. Zie ook paragraaf 3.7.3.
e. Garageboxen en fietsenbergingen: Na onderzoek kwam naar voren dat er meer garageboxen en fietsenbergingen binnen de beide woonbestemmingen aanwezig zijn dan op de verbeelding van het plan Bezuidenhout (2014) zijn weergegeven. In deze planherziening is deze omissie uit 2014 hersteld en zijn de aanwezige garageboxen en fietsenbergingen op de verbeelding opgenomen met hetzij een functieaanduiding "garagebox"(gab) hetzij een bouwaanduiding "specifieke

bouwaanduiding - berging" (sba-bg).

f. Bestemming Kantoor: Eén kantoorpand, gelegen aan de Koning Sophiestraat, (hoek Schenkkade) is ter actualisering en verduidelijking van het gebruik ook in de herziening meegenomen. Het betreft de locatie van de na het bombardement van het Bezuidenhout beschadigde, en uiteindelijk in 1976 gesloopte, Liduinakerk. Het huidige pand is in 2008 onttrokken aan de eredienst voor de katholieke kerk (deze is samengegaan met de Paschaliskerk), maar de in het pand op de begane grondlaag aanwezige Liduina-kerkzaal is ook heden ten dage nog in gebruik bij een geloofsgemeenschap. De regeling van de kerkzaal, zoals nu opgenomen in de bestemming Kantoor, sluit bij dit gebruik van de begane grond aan, en is gelijk aan de bestemmingsregeling zoals deze voor de kerkzaal was opgenomen in het bestemmingsplan Bezuidenhout-Midden uit de jaren 80 (het plan dat aan Bezuidenhout 2014 vooraf ging). Zie ook paragraaf 5.4.2

De inwerkingtreding van deze herziening vervangt derhalve, voor wat betreft het plangebied zoals neergelegd op de verbeelding, de regeling in het bestemmingsplan Bezuidenhout (2014). Voor het omringende gebied blijft het bestemmingsplan Bezuidenhout (2014) ongewijzigd van kracht.

Waar bouwt dit bestemmingsplan op voort?

Voor zover mogelijk is zoveel mogelijk aangesloten op de toelichting en regels van het omringende/aangrenzende bestemmingsplan Bezuidenhout (2014). Het bestemmingsplan Bezuidenhout, 1e herziening is geen ontwikkelplan dat grote ruimtelijke veranderingen mogelijk maakt. Het is een actualiseringsplan, dat tot doel heeft ook voor dit gebied conform de Wet ruimtelijke ordening bepaalde specifieke aspecten, welke voortvloeien uit het gemeentelijk beleid, vast te leggen, gelijk dit ook elders in de stad gebeurd. Om die reden worden in dit plan regels met betrekking tot het uitbreiden en het splitsen van woningen vastgelegd, waardoor een en ander aansluit bij het huidige woon- en parkeerbeleid.

Hoe zijn de omwonenden bij dit bestemmingsplan betrokken?

Voorafgaand aan het wettelijke vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro is het concept-bestemmingsplan op 7 maart 2017 op locatie in de wijk aan het wijkberaad voorgelegd en gezamenlijk besproken. Dit contact heeft geleid tot aanvullende uitleg in de toelichting, met name ten aanzien van het aspect verkeer en parkeren.

Op 30 juni 2017 is het vernieuwde concept-plan aan het wijkberaad toegestuurd met daarbij een uitnodiging om nogmaals het plan tezamen te bespreken voorafgaand aan het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro. Hierop is geen reactie ontvangen. Ook het daarop volgende vooroverleg (vanaf 17 juli 2017 gedurende 6 weken) heeft niet geleid tot een (inhoudelijke) schriftelijke reactie van het wijkberaad, met uitzondering van een vraag per mail d.d. 21 september 2017 namens het Wijkberaad Bezuidenhout naar de formele proceduregang rond een bestemmingsplan in verband met het indienen van zienswijzen. Deze vraag is op 22 september vanuit de gemeente beantwoord met de toezegging dat het wijkberaad van de voortgang van de procedure op de hoogte zal worden gehouden.

Het concept van het ontwerp-bestemmingsplan Bezuidenhout 1e herziening is op 17 juli 2017 in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening aan diverse betrokken instanties en overlegpartners gezonden. Ingekomen reacties (Provincie Zuid-Holland, HTM, Hoogheemraadschap van Delfland en Veiligheidsregio Haaglanden) zijn verwerkt in Hoofdstuk 7 van de toelichting.

1.2 Aanleiding voor het bestemmingsplan

Op 18 augustus 2014 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State uitspraak gedaan inzake het bestemmingsplan Bezuidenhout. Hierbij de mogelijkheid is vernietigd om binnen de bestemmingen Wonen - 1 en Wonen - 2 in het plangebied van het bestemmingsplan Bezuidenhout dakopbouwen te realiseren.

De Afdeling was -kort weergegeven- van oordeel dat gelet op de op dat moment gehanteerde gemeentelijke parkeernorm, niet inzichtelijk is gemaakt welke gevolgen het toestaan van dakopbouwen

heeft voor de parkeersituatie in het plangebied.

Voor het overige deel is het vastgestelde plan in stand gebleven. De uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak is integraal opgenomen als bijlage 1 van de toelichting.

Het gemeentelijk beleid ten aanzien van dakopbouwen is erop gericht dat bewoners zoveel mogelijk hun wooncarrière in hun eigen wijk kunnen maken. Het vergroten van de woning is daarin een belangrijk instrument. Uitgangspunt van het gemeentelijk beleid is dat dakopbouwen in de hele stad zijn toegestaan, tenzij het uit stedenbouwkundig en/of cultuurhistorisch oogpunt niet verantwoord is.De Afdeling heeft reeds eerder (voorbeeld, 201300657/1/R4 inzake "Seinpostduin 2012") dit beleid in beginsel niet onredelijk geacht. Dit beleid is inmiddels neergelegd in vrijwel alle Haagse bestemmingsplannen en in vele delen van de stad wordt gebruik gemaakt van de mogelijkheid tot het vergroten van de eigen woning door middel van het toevoegen van een dakopbouw.

In het licht van het vooromschreven gemeentelijke beleid ten aanzien van dakopbouwen, de door de raad vastgestelde wijzigingen/aanvullingen op de nota parkeernormen en de rechtsgelijkheid wordt geen aanleiding, dan wel andere bijzondere overweging gezien, om de bewoners van de wijk Bezuidenhout een in een bestemmingsplan neergelegde mogelijkheid voor het realiseren van dakopbouwen te onthouden.

Om die reden wordt het in volledige heroverweging met de voorliggende partiële herziening Bezuidenhout, 1e herziening alsnog mogelijk gemaakt om dakopbouwen te realiseren op die woningen, gelegen binnen de bestemmingen Wonen - 1 en Wonen - 2, daar waar dit stedenbouwkundig en ruimtelijk inpasbaar wordt geacht. De volledige verantwoording ten aanzien van dakopbouwen is op genomen in hoofdstuk 5.3 van de toelichting.

De uitspraak is voor de gemeente aanleiding geweest om de nota parkeernormen nader te bezien.

Op 3 maart 2016 heeft de gemeenteraad de Nota Parkeernormen Den Haag, zoals vastgesteld op 11 november 2011, gewijzigd en aangevuld (integraal opgenomen als Bijlage 2 bij deregels). De wijzigingen en aanvullingen zijn van kracht met ingang van 12 maart 2016.

Daarbij is onder meer aangegeven dat er op zichzelf beschouwd geen reden is om aan te nemen dat door toevoeging van bijvoorbeeld een dakopbouw ook het autobezit van zittende bewoners toeneemt. Ter onderbouwing is een vergelijking opgenomen van het autobezit inzake 424 adressen in Den Haag waarvoor in de periode 2009-2012 aanvragen voor een dakopbouw zijn ingediend. Deze vergelijking laat zien dat er binnen de gemeente Den Haag sprake is van een marginale toename van het autobezit bij deze adressen tussen 2010 en 2015 met in totaal 46 auto's verspreid over de stad.

Voor het stadsdeel Haagse Hout, waarbinnen het Bezuidenhout is gelegen, leidde de vergelijking tot een negatief resultaat: het autobezit was in die jaren met 2 auto's afgenomen (64 versus 62 auto's). Gelet hierop wordt er vanuit gegaan dat bij uitbreiding van het woonoppervlak van een bestaande woning de parkeerbehoefte niet wijzigt als gevolg van de uitbreiding en dat er onvoldoende aanleiding bestaat om in het kader van de omgevingsvergunning een parkeereis te stellen.

1.3 Doel van het bestemmingsplan

Het doel van het bestemmingsplan is met name:

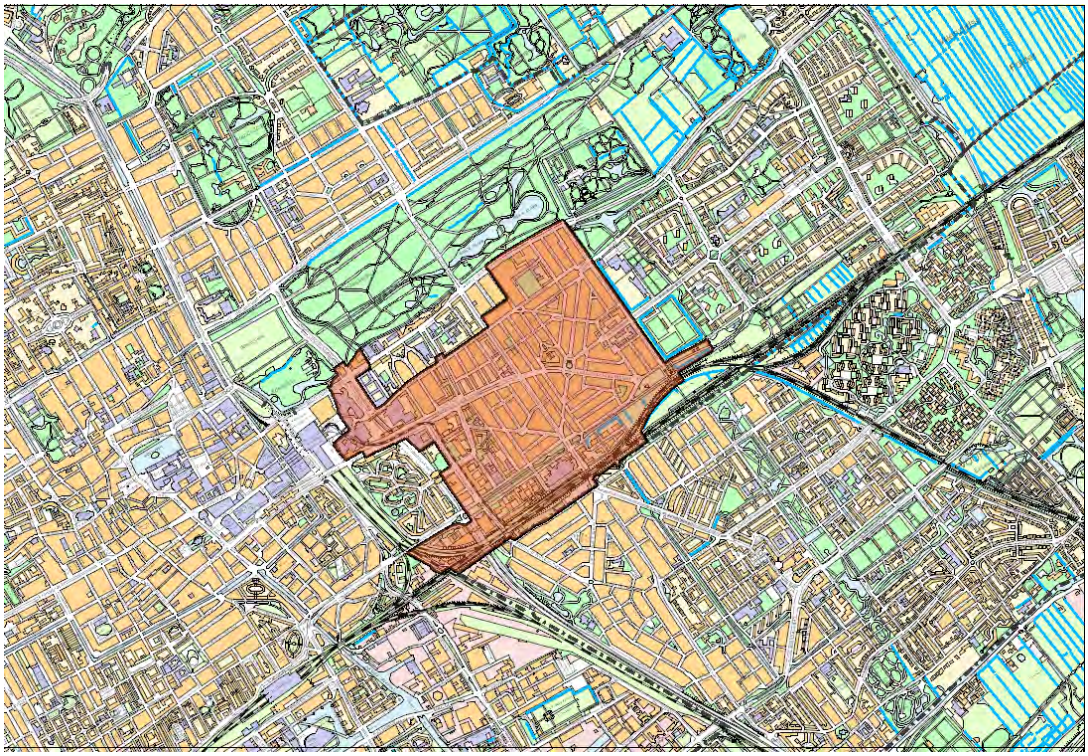
- *het bieden van een actueel juridisch-planologisch kader:* het bestemmingsplan legt in hoofdzaak de bestaande situatie vast en dient als een actueel beheerkader. Het plan biedt de planologisch-juridische basis voor handhaving van de ruimtelijke situatie zoals die nu is, voor het beheer ervan in de toekomst en voor mogelijke nieuwe ontwikkelingen (zoals dakopbouwen);
- *uitvoering geven aan het gemeentelijke dakopbouwenbeleid:* dakopbouwen worden binnen de bestemmingen Wonen - 1 en Wonen - 2 mogelijk gemaakt, waar dit stedenbouwkundig en ruimtelijk inpasbaar wordt geacht. Deze mogelijkheid was is in de einduitspraak van de Raad van State van 18 augustus 2014 inzake het bestemmingsplan Bezuidenhout (2014) vernietigd;
- *Het instellen van een splitsingsverbod voor woningen waarbij een dakopbouw wordt toegewezen met ontheffingsvoorwaarden:* Op 18 februari 2014 is door Burgemeester en Wethouders de beleidsregel

vastgesteld (RIS 270113) die bepaalt dat in een periode van tien jaar na het verkrijgen van een omgevingsvergunning voor het vergroten van een woning door middel van een dakopbouw ten behoeve van het gebruik, zij geen medewerking verlenen aan een aanvraag tot splitsing van de betreffende woning met dakopbouw in meerdere zelfstandige woningen.

1.4 Ligging van het plangebied

Het plangebied van het bestemmingsplan Bezuidenhout (2014) als zodanig ligt ten oosten van het stadscentrum en tegen het Haagse Bos De globale begrenzing van dat plangebied is:

Carel Reinierskade -- IJsclubweg -- Schenkkade – Caroline van Nassaustraat – Louise Henriettestraat – Juliana van Stolberglaan – Adelheidstraat – Theresiastaat -- Laan van Nieuw Oost-Indië Rijklof van Groenstraat--Joan Maetsuckerstraat -- Bezuidenhoutseweg.



Het plangebied Bezuidenhout, 1e herziening ziet op afgekaderde bouwblokken die reeds in het plan Bezuidenhout (2014) een bestemming Wonen - 1 en/of Wonen - 2 hadden en waar (opnieuw, na volledige heroverweging) op de verbeelding een bouwaanduiding "specifieke bouwaanduiding - dakopbouw" is opgenomen, alsmede één kantoorpand. Zodoende bestaat het plangebied Bezuidenhout, 1e herziening uit verspreid liggende bestemmingsvlakken.

1.5 Geldende planologische regelingen

1.5.1 Vigerend bestemmingsplan

Het bestemmingsplan Bezuidenhout, 1e herziening herziet het volgende bestemmingsplan:

bestemmingsplan	vaststelling	gedeeltelijk onherroepelijk
Bezuidenhout	24 april 2014	18 augustus 2014

* Op 18 augustus 2014 heeft de Raad van State (eind)uitspraak gedaan.

De inwerkingtreding van de herziening vervangt, voor zover het het op de verbeelding weergegeven plangebied betreft, volledig de regeling uit het bestemmingsplan Bezuidenhout (2014). Voor deze opzet is gekozen omdat het de duidelijkheid, de inzichtelijkheid wat precies ter plaatse op dat perceel geldt/mogelijk is, ten goede komt.

Hoofdstuk 2 Beschrijving van de bestaande situatie

2.1 Inleiding

Om te beschrijven op welke wijze rekening wordt gehouden met de verschillende waarden in het gebied en de verhoudingen van het plangebied tot het aangrenzende gebied, worden achtereenvolgens de ontstaansgeschiedenis, het cultureel erfgoed, de ruimtelijke structuren die in de loop van de tijd zijn ontstaan en de functionele opbouw van de wijk Bezuidenhout beschreven.

2.2 Ontstaansgeschiedenis

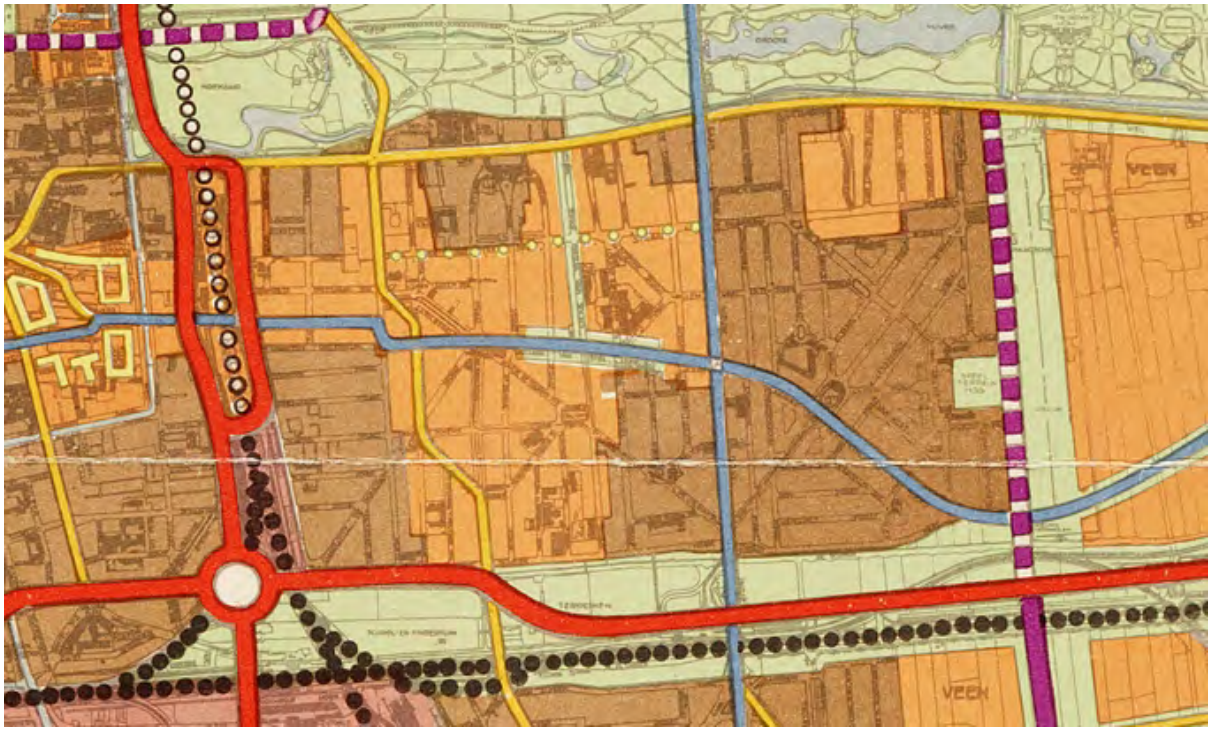
Het Bezuidenhout ontleent zijn naam aan zijn ligging aan het Haagse Bos. De wijk ligt in de voormalige Veenpolder, die al in de 15de eeuw werd ingepolderd. De polder werd van oudsher doorsneden door een drietal paden, die de verbinding vormden tussen Voorburg en de op een strandwal gelegen Leidse Straatweg: deze werden vernoemd naar de oudste buitenplaatsen, nl. Binckhorstlaan, Wervelaan (later Laan van Nieuw Oost-Indië) en Loolaan. De Bezuidenhoutseweg was slechts een landweg, die ten opzichte van de Leidse Straatweg van ondergeschikt belang was. Tot in de 19de eeuw werd het beeld bepaald door enkele oude hofsteden en boerderijen, waaronder Huis ter Noot, De Kleine Loo, Huis ter Lap, Zandvliet, Carolinenburg en Zuiderbosch. Als start van de wijk kan worden beschouwd de aanleg in 1868 van de Eerste en Tweede van den Boschstraat ter plaatse van het 5 jaar eerder gesloopte Huis ter Noot. In 1878 werd Station Staatsspoor aangelegd. Tot de eeuwwisseling zou nog slechts beperkt gebouwd worden: in de directe omgeving van het station (het huidige Bezuidenhout-west) verrees "revolutiebouw" voor de middenstand en de arbeidende klasse. Deze bebouwing is in de jaren 70 vrijwel geheel vervangen. Voorts werden langs de Bezuidenhoutseweg statige herenhuizen in eclectische stijl gebouwd en werd in 1885 het Emmapark aangelegd, een buurtje met een gebogen stratenbeloop met enkele villa's in groepen van twee op de koppen en in de drie korte straten naar de latere Theresiastraat betrekkelijk eenvoudige gesloten bebouwing in neorenaissancestijl.

De trage aanleg van de wijk was voor een belangrijk deel te wijten aan de barrièrewerking van het spooremplacement in de relatie met het centrum. Daardoor en door de ligging in de polder verloor het Bezuidenhout de concurrentie met de op zandgrond gebouwde Archipelbuurt en Duinoord, die in de periode 1870-1900 de gegoede burgers aantrokken. Pas na 1895 werd gestart met een planmatige ontwikkeling van de Veenpolder. In 1897 werd het Uitbreidingsplan van Lindo voor het Bezuidenhout door de gemeenteraad goedgekeurd. Uitgaande van de orthogonale structuur van de polder ontwierp hij een wijk met enkele voor hem kenmerkende brede radialen. Het eerste deel tot de Laan van Nieuw Oost-Indië werd in de jaren tot de Eerste Wereldoorlog aangelegd met uitzondering van de Schenkkade en de omgeving van het Van Imhoffplein, dat in de jaren 1918-1921 tot stand kwam.

Fragment uit Het Uitbreidingsplan voor 's Gravenhage van Berlage uit 1908.

Door het bombardement van 3 maart 1945 en de brand, die daardoor uitbrak, werd het grootste deel van Bezuidenhout-midden verwoest. Slechts delen van de Bezuidenhoutseweg, het Emmapark, de Schenkkade en de omgeving van het Van Imhoffplein bleven gespaard. Bezuidenhout-oost bleef vrijwel geheel gespaard behalve de omgeving van de Spaarwaterstraat, waar ca 350 woningen werden verwoest. Direct na de oorlog werden door Dudok wederopbouwplannen voor de getroffen gebieden gemaakt. Dudok bracht de wederopbouw van het Bezuidenhout in verband met de opbouw van de aangrenzende gebieden. Behalve een herbouwplan voor Bezuidenhout maakte hij een vernieuwingsplan voor het stationsgebied en een saneringsplan voor het Spuikwartier.

Bezuidenhout-oost is in de jaren 1915-1940 vrijwel ongewijzigd gerealiseerd volgens het Uitbreidingsplan van Berlage. Nog aan het eind van de vorige eeuw waren reeds de Gerard Reijnstraat en de Joan Maetsuyckerstraat aangelegd en rond 1907 de Johannes Camphuysstraat en de Hendrik Zwaardecroonstraat. Het plan van Berlage sloot op hier op aan. Enigszins ten zuiden van het centrum van de buurt werd het Stuyvesantplein geprojecteerd, dat met een hoek van 45gr. ten opzichte van de Laan van Nieuw Oost-Indië twee diagonalen, de Stuyvesantstraat en de Juliana van Stolberglaan, verbindt en een op de Haagse hoofdstructuur geënte as (de Loudonstraat). Deze structuur was ook bij het voorgaande plan van Lindo al getekend. Berlage voegde er nog een extra radiaal (de De Sillestraat) aan toe. De langwerpige pleinvormige - in het midden door de Stuyvesantstraat doorsneden - ruimte, die Berlage in de De Sillestraat had geprojecteerd, werd in de uitvoering teruggebracht tot een klein plantsoen. In de periode 1928-1940 werd nog sterker van het plan van Berlage afgeweken: het Plan Molensloot van C. van Eesteren, dat twee symmetrisch ten opzichte van de Loudonstraat gelegen scholen bevatte in een weidse aan de Carel Reinierszkade grenzende ruimte.



Fragment uit het Structuurplan voor Groot 's-gravenhage 1948

Om het Bezuidenhout uit zijn isolement te halen was een verdiepte aanleg van de sporen naar het Staatsspoor en een nieuwe verbindingsweg ten zuiden van de Bezuidenhoutseweg tussen het Spuikwartier en het Bezuidenhout nodig. In Bezuidenhout-midden projecteerde hij een brede groenstrook tussen de het Haagse Bos en de Juliana van Stolberglaan op de plaats, waar hij een nieuw wijkcentrum had gedacht. Het grootste deel van Dudok's wederopbouwplannen in dit gebied zijn niet gerealiseerd vanwege bezwaren bij de rijksoverheid en de NS. De NS betwijfelde de juistheid van de stationslocatie en de financiële haalbaarheid van een ondergronds spoorwegnet in Den Haag. Het rijk wilde bij nader inzien haar gebouwen niet concentreren rond het geprojecteerde 'Plein 1945' in het Spuikwartier en de PPD was het niet eens met de voorgestelde ontsluitingswegen door het Bezuidenhout en drong aan op de injectienaald (de later aangelegde Utrechtsebaan). Door al deze bezwaren van de belangrijkste partners in het planproces kon de gemeente het plan niet in zijn geheel vaststellen. Daarom werd het plan in 1947 in drie delen gesplitst, waarvan er twee uitgevoerd konden worden: Bezuidenhout A, het Spaarwaterplan werd in 1948 door de raad aangenomen en Bezuidenhout B voor het gebied tussen de Laan van Nieuw Oost-Indië en de huidige Utrechtsebaan in 1951. Het Spaarwaterplan werd geheel uitgevoerd, plan B gedeeltelijk. Het gebied tussen de Laan van NOI en de Koningin Marialaan ten noorden van de Juliana van Stolberglaan werd globaal volgens Dudok's plan herbouwd. De Koningin Marialaan als groene ader tussen het Haagse Bos en het wijkcentrum werd aangelegd. De verbinding met het Haagse Bos, waarvoor een deel van de bebouwing aan de boszijde van de Bezuidenhoutseweg gesloopt had moeten worden, is niet gerealiseerd. Ook het wijkcentrum aan de Juliana van Stolberglaan is er niet gekomen. Op deze plaats begint nu ongeveer het tramviaduct, dat de trams 2 en 6 naar het bus- en tramplatform boven de perrons van het Centraal Station moet leiden. Van het centrum werd alleen de Wilhelminakerk gerealiseerd

2.3 Cultureel erfgoed

De Rijksdienst helpt gemeenten om hieraan te voldoen met de Handreiking erfgoed en ruimte. Hierin staat hoe gemeenten zo'n inventarisatie en analyse kunnen uitvoeren. Ook wordt in deze handreiking aangegeven op welke wijze gemeenten cultuurhistorische waarden kunnen opnemen in een bestemmingsplan, compleet met voorbeeldregels. Handreiking erfgoed en ruimte en de publicatie 'Cultureel erfgoed en ruimte, gebieds- en ontwikkelingsgerichte erfgoedzorg in de ruimtelijke ordening'.

Het begrip cultuurhistorie heeft drie aspecten:

- Historische (stede)bouwkunde / bovengrondse monumentenzorg; bijvoorbeeld kastelen, kerken, oude boerderijen of landhuizen, maar ook stedenbouwkundige elementen als beschermde stads- of dorpsgezichten.
- Archeologie; sporen en vondsten die door mensen(werk) in het verleden in de grond zijn achtergebleven, bijvoorbeeld potscherven, resten van voedselbereiding, graven, maar ook verkleuringen in de grond die duiden op bewoning of infrastructuur. Een verzamelterm hiervoor is 'archeologische waarden'. Alle archeologische waarden bij elkaar zijn het 'bodemarchief'.
- Cultuurlandschap/historische geografie: alle landschappelijke elementen die het gevolg zijn van menselijk handelen in het verleden, bijvoorbeeld verkavelingspatronen, pestbosjes, landgoederenzones of ontginningsassen.

In deze paragraaf staat een beschrijving van de in de wijk Bezuidenhout aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten, althans voor zover van belang op het plangebied Bezuidenhout, 1e herziening.

2.3.1 Cultuurhistorische waarden

2.3.1.1 Rijksbeschermd stadsgezicht

De wijk Bezuidenhout maakt slechts voor een heel klein deel uit van het als zodanig aangewezen Rijksbeschermde stadsgezicht Haagse Bos. Het betreft een gedeelte van de Bezuidenhoutseweg / Boslaan. De woningen in het plangebied Bezuidenhout, 1e herziening vallen niet binnen het Rijksbeschermde stadsgezicht.

2.3.1.2 Bebouwingsstructuur

De bebouwingsstructuur van de wijk Bezuidenhout kenmerkt zich door een ortogonale structuur van lange straten tussen de Bezuidenhoutseweg en Schenkkade doorsneden door twee diagonale straten. Een van de lange straten sluit aan op de verbinding naar Voorburg - Leidschendam en op de van Alkemadelaan door het Haagse Bos; deze straat is dan ook breder en vormt als het ware de scheiding tussen het oudere deel en het deel wat gebouwd is tussen 1915 en 1940. De schuin door het gebied lopende Juliana van Stolberglaan vormt de verbinding tussen het Haagse stadscentrum en het begin van de oude weg langs de Schenk nabij de Nieuwe Veenmolen.

De oorspronkelijke bebouwingsstructuur is ook in de wederopbouwperiode grotendeels in tact gehouden met uitzondering van de omgeving van de Prinses Beatrixlaan en Prins Clauslaan.

2.3.1.3 Bebouwingsbeeld

Door de oorlogsschade en de nieuwe invulling, die Bezuidenhout-midden daarna in de vernielde delen heeft gekregen, is in dit deel van de wijk geen uniforme schaal, functie of bouwstijl meer te onderkennen. Aan de Prinses Beatrixlaan en aan de Schenk zijn grootschalige kantoren gebouwd. Het gebombardeerde deel tussen de Juliana van Stolberglaan en de Theresiastraat werd ingevuld met een rijen eengezinswoningen en met flats in strokenbouw van drie en vier bouwlagen met kap, aan de Juliana van Stolberglaan beëindigd door een vijftal woontorentjes van zes lagen en eveneens een kap. Deze reeks van torentjes wordt op de hoek met de Laan van NOI afgesloten door de Triumfatorkerk met een hoge toren (architect Drexhage, 1962). Ten noorden van de Theresiastraat werd de oorspronkelijke ritmiek van de bouwblokken doorbroken: Drie bouwblokken werden aaneengesmeed ten behoeve van een aantal schoolgebouwen en een kerk, grotendeels omgeven door stroken met woningen met aan de Theresiastraat winkels op de begane grond. Het in de oorlog gespaarde deel rond het Van Imhoffplein bestaat uit eengezinswoningen en beneden- en bovenwoningen in een sobere zeer late overgangsstijl en het vroege Haags Expressionisme. De woonhuizen in twee bouwlagen rond het Van Imhoffplein behoren tot het vroege werk van Duiker en Bijvoet en vertonen de invloed van De Stijl-beweging.

Het bebouwingsbeeld in Bezuidenhout-oost wordt bepaald door in de jaren 20-40 gebouwde portieketagewoningen in drie lagen met een plat dak. De architectuur is een versoberde vorm van de Nieuwe Haagse School met horizontale accenten, zoals betonnen dorpels en luifels en overstekende daklijsten, die in het geval van uitspringende woontraveën het licht golvende gevelbeeld accentueren. De bebouwing langs de Bezuidenhoutseweg, het noordelijk deel van de Joan Maetsuyskerstraat, de Gerard Reijnstraat, de Rijklof van Goenstraat, en de Hendrik Zwaardecroonstraat, de Johannes Camphuijsstraat

en de oostelijke zijde van de Laan van NOI zijn grotendeels van voor 1916. Daar treft men nog veelvuldig de lange uitbouwen aan de achterzijde aan, die later - bij de inwerkingtreding van de bouwverordening uit 1920 - verboden werden. In het Monumenteninventarisatieproject zijn aan de volgende elementen een bijzondere kwaliteit toegekend:

- de visuele en functioneel-historische relatie met het Haagse Bos;
- de historisch-stedenbouwkundige betekenis van de Bezuidenhoutseweg;
- een deel van de oorspronkelijke architectuur van de Bezuidenhoutseweg en het Emmapark en van het Van Imhoffplein;
- de Berlagiaanse stedenbouwkundige opzet van oost; de woonhuisensembles aan het eind van de Juliana van Stolberglaan;
- de architectuur langs de Carel Reinierszkade in relatie met de groenaanleg en het water (plan Molensloot);
- architectuur en ensemblewaarde van de scholen en de woonbebouwing rondom de Loudonstraat e.o.

Daarnaast zijn door de Dr. H. P. Berlagestichting (in 1959 door de gemeenteraad opgericht) de door architect Klijnen ontworpen schoolgebouwen van St. Paul en Liduina in haar overzicht opgenomen van belangrijke gebouwde objecten in Den Haag. Het inmiddels tot woningen verbouwde karakteristieke schoolgebouw in de stijl van de Nieuwe Haagse School in de Van der Parrastraat van D. Roosenburg ontbreekt helaas in dat overzicht.

2.3.1.4 Monumenten

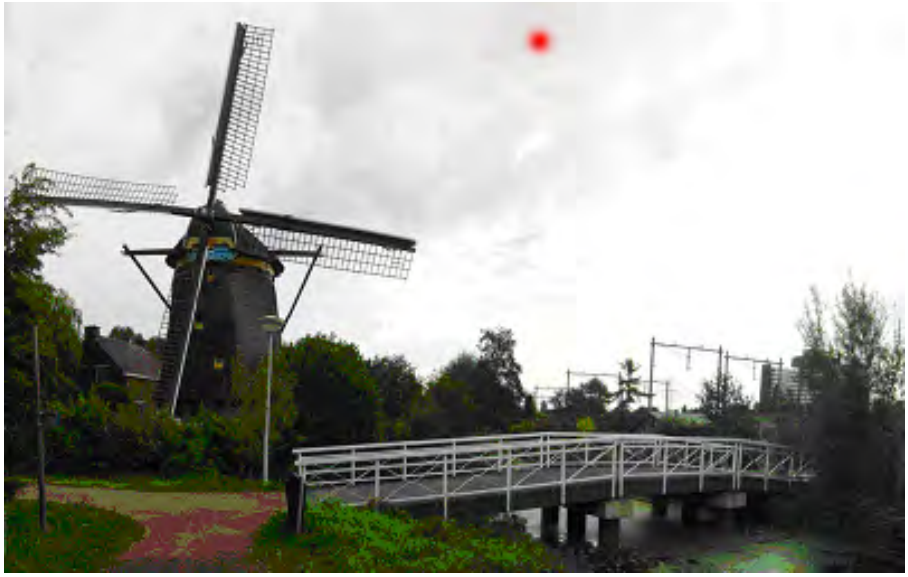
In het plangebied Bezuidenhout, 1e herziening is het volgende rijksmonument opgenomen:

Adres	**Beschrijving**
Johannes Camphuijsstraat 61 - 85	Hofje van Hoogelande (1907)

binnenterrein Hofje van Hoogelande

2.3.1.5 Molenbiotoop

Op de grens met de wijk Mariahoeve staat het rijksmonument de Nieuwe Veenmolen of Boschmolen. De molenbiotoop maakt onderdeel uit van dit bestemmingsplan. De molen is achtkantig met een doorsnede van 10 m. en een hoogte van 14 m. De wieken zijn ca. 25 m. lang; de molen kan – afhankelijk van de windkracht – 25 tot 60 m3 water per minuut opbrengen. Deze poldermolen is van het type grondzeiler dateert uit 1654 en bemaalde samen met molen de Vlieger te Voorburg de Veen- en Binckhorstpolder (ca. 648 ha.). Oorspronkelijk is de molen als binnenkruier gebouwd en uitgerust met een ijzeren scheprad. De Nieuwe Veenmolen is in eigendom bij het Nederlands Instituut van Aannemers Grootbedrijf (NIVAG) en door restauratie wederom bedrijfsklaar gemaakt maar doet geen dienst meer in de polderbemaling. Een maal per maand wordt slechts gemalen om de doorstroming van de sloten rond de molenwerf te bevorderen.



De molen is een van de drie molens in Den Haag die vermeld worden in de provinciale verordening Ruimte.

2.3.2 Archeologie

De wijk Bezuidenhout ligt in een deel van Den Haag dat vooral door natte afzettingen wordt gekarakteriseerd. De bodemopbouw bestaat voor het overgrote deel uit veen op klei en veen op zand. De kleilagen zijn enige duizenden jaren geleden afgezet tijdens overstromingen. De zandafzettingen zijn ontstaan aan de kustvlakte en betreffen lage strandruggen en flanken van strandwallen. De veenlagen geven aan dat het na de overstromingen en afsluiting van de kustlijn ter plekke behoorlijk drassig bleef. In het Bezuidenhout valt daarom geen pre- of vroeghistorische archeologie te verwachten. De natte geologische condities hebben de verdere geschiedenis van het plangebied bepaald. Vanaf de middeleeuwen heeft het gebied voor het overgrote deel uitgemaakt van de Bezuidenhoutsepolder en als zodanig eeuwenlang dienst gedaan als weideland. Ten zuiden van de Schenkkade bevond zich de Veenpolder. In die periode is ter verkaveling een groot aantal sloten gegraven loodrecht op de Bezuidenhoutseweg. De Laan van Nieuw Oost-Indië verbond Voorburg al vroeg met de Bezuidenhoutseweg. Aan het eind van de 19de eeuw ging het nog steeds om open weiland zonder enige bebouwing. Rond de eeuwwisseling werd het Bezuidenhout ingericht als woongebied en raakte het plangebied geleidelijk bebouwd vanaf het spoortracé aan de westzijde. In een periode van ongeveer dertig jaar is het tot aan de Carel Reinierszkade volgebouwd.

Aangezien de middeleeuwse verkavelingssloten niet beschouwd worden als van archeologisch belang, moet worden geconcludeerd dat het Bezuidenhout geen bekende archeologische waarden bevat. Daarnaast is de verwachting op het aantreffen van nog onbekende archeologische waarden laag.

2.4 Ruimtelijke structuur

2.4.1 Stedenbouwkundige structuur

De oorspronkelijke stedenbouwkundige structuur van het Bezuidenhout is grotendeels nog herkenbaar in het patroon van straten en pleinen. De Laan van Nieuw Oost Indië, Schenkkade, Juliana van Stolberglaan vormen de wijkontsluitende straten met aansluitingen op de omringende wijken en het Haagse Stadscentrum. Het gebied rond de Prinses Beatrixlaan, Utrechtsebaan en Prins Clauslaan zijn in de periode na de tweede wereldoorlog van kleur verschoten en daarmee ook van bebouwing. De oorspronkelijke drielaagse bebouwing met woningen zijn grotendeels vervangen door grootschalige kantoorgebouwen, appartementencomplexen en verkeersinfrastructuur.

De oorspronkelijke geïsoleerde ligging van het Bezuidenhout is door de verbindingen over het stationsemplacement, over de Utrechtsebaan en railinfrastructuur alsmede de kantoorontwikkeling langs de Schenkkade onderdeel van het Haagse stadscentrum.

2.4.2 Verkeer en infrastructuur

auto

Aan de zuidwestzijde van de wijk Bezuidenhout ligt -in een open tunnelbak- de Utrechtsebaan. De Utrechtsebaan gelegen in het verlengde van de A12, is de belangrijkste aansluiting van Den Haag op het rijkswegennet.

Het Bezuidenhout is direct bereikbaar vanaf de Utrechtsebaan via de op- en afritten bij de Schenkkade en bij de Juliana van Stolberglaan/Prins Clauslaan.

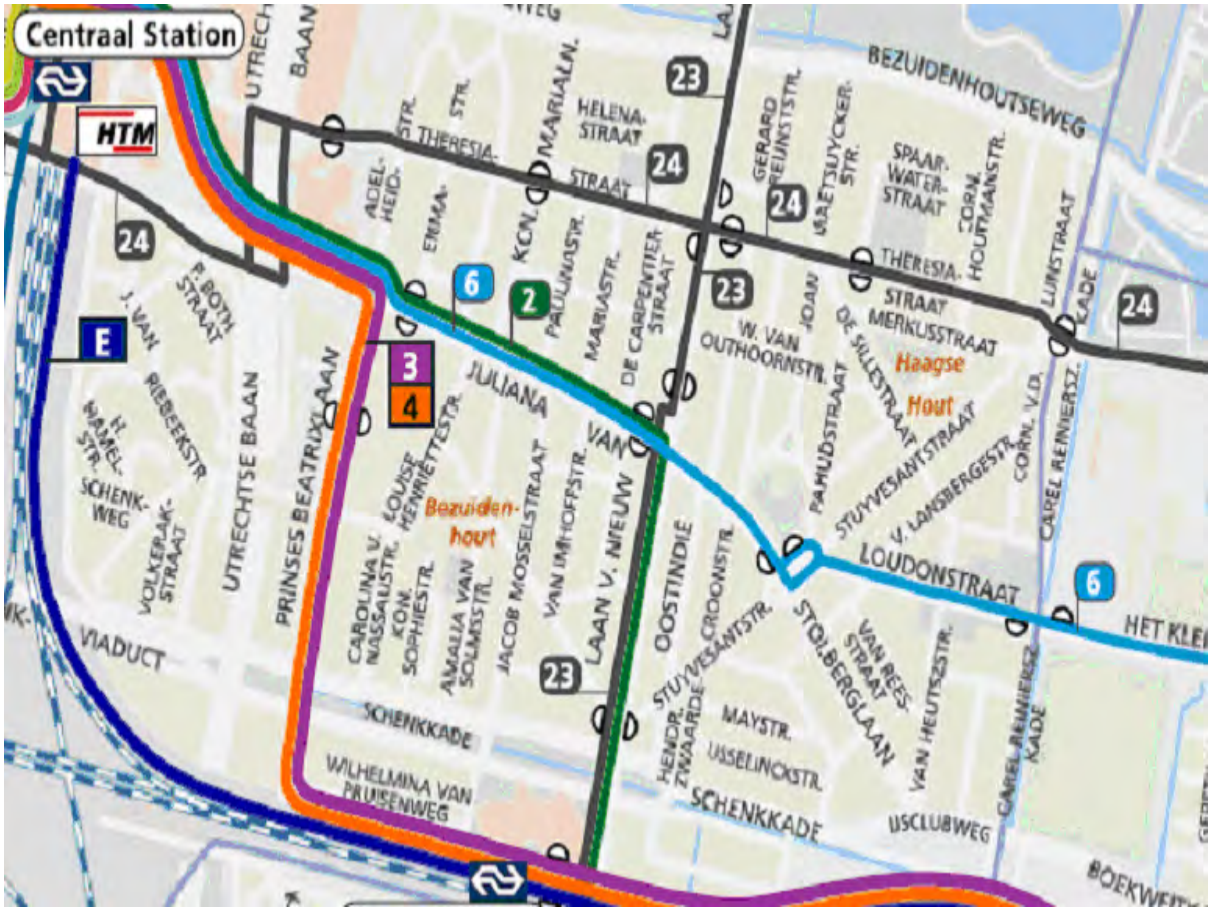
De Utrechtsebaan met de op- en afritten, de Bezuidenhoutseweg, de Prins Clauslaan, de Juliana van Stolberglaan (tussen de Pr. Clauslaan en de Laan van Nieuw Oost Indië), de Schenkkade-IJsclubweg en de Boekweitkamp vormen samen met de Prinses Beatrixlaan en de Laan van Nieuw Oost-Indië, de hoofdontsluiting van de wijk voor het gemotoriseerde verkeer. Via deze wegen wordt ook het doorgaande verkeer afgewikkeld

De Laan van Nieuw Oost Indië en de Prinses Beatrixlaan verbinden het Bezuidenhout met de buurgemeente Leidschendam - Voorburg. De route Laan van Nieuw Oost-Indië – Van Alkemadelaan is daarnaast een van de doorgaande routes van en naar Scheveningen.

De Theresiastraat, De Eerensplein, de Juliana van Stolberglaan tussen de Laan van Nieuw Oost Indië, de Carel Reinierszkade en de Loudonstraat zijn primair van belang voor de ontsluiting van bestemmingen in de wijk en de onderlinge verbinding van de afzonderlijke delen.

openbaar vervoer

Grote delen van de wijk bevinden zich binnen de directe invloedssfeer van het hoofdstation Den Haag Centraal of van het station Laan van Nieuw Oost-Indië. Dit maakt op zich het gebied al prima bereikbaar met het openbaar vervoer. Verder rijden er trams via de route Laan van Nieuw Oost-Indië-Juliana van Stolberglaan met een vertakking naar de Loudonstraat (richting Mariahoeve) en rijdt RandstadRail via de Prinses Beatrixlaan (zie onderstaande uitsnede van de HTM-netwerk kaart van OV lijnen / 2011). Langs deze wegen zijn voorzieningen getroffen in de vorm van vrij-liggende fietspaden of fietsstroken.



Openbaarvervoerslijnen door Bezuidenhout

Naast de streekbussen die via de Prinses Beatrixlaan, de Bezuidenhoutseweg en de Boslaan rijden en op het busplatform bij het Centraal Station halteren, wordt het plangebied nog bediend door de stadsbuslijnen 23 via de Laan van Nieuw Oost-Indië en buslijn 24 via de Theresiastraat

De doorgaande hoofdwegen (m.u.v. de Utrechtsebaan met de op- en afritten) en de buurtontsluitingswegen vormen ook de belangrijkste fietsverbindingen in en door het gebied. Langs deze wegen zijn voorzieningen getroffen in de vorm van vrij-liggende fietspaden of fietsstroken. Bij de stations en bij de grotere kantoren zijn de nodige voorzieningen ten behoeve van het stallen van fietsen aanwezig. Bij de woningen is de behoefte aan stallingsruimte voor fietsen vaak groter dan het aantal beschikbare plaatsen. In de openbare ruimte is een aantal zogenaamde “fietstrommels” geplaatst om de grootste parkeernood aan fietsstallingsplaatsen te verlichten.

De langzaam oplopende trambaan vanaf de Laan van Nieuw Oost-Indië richting het Centraal Station vormt een barrière in de wijk. Voetgangers die vanuit het zuidelijk deel van het plangebied naar de winkels in de Theresiastraat willen moeten omlopen en kunnen de trambaan passeren bij de Prinses Beatrixlaan of via een onderdoorgang ter hoogte van de Louise Henriettestraat.

fietsverkeer

In Bezuidenhout is het merendeel van de hoofdwegen voorzien van vrijliggende fietspaden behoudens de Schenkkade tussen Laan van Nieuw oost Indië en het Boekweitkamp. Het overig deel van de straten kent een gemengde vorm van verkeer waar de fietser samen met de automobilist de openbare ruimte deelt. De hoofd verbindingen van de fietsverkeer liggen over de Bezuidenhoutseweg, de Theresiastraat, de Juliana van Stolberglaan - IJsclubweg en de Schenkkade. De laan van Nieuw Oost Indië en de Prins Clauslaan - Prinses Beatrixlaan vormen de verbinding richting Voorburg. Een recreatieve verbinding ligt over de Carel Reinierskade. Nabij de Nieuwe Veenmolen wordt het volkstuincomplex doorsneden door een fiets- en wandelverbinding over het terrein van de NS-volkstuinen naar de Spinozalaan in Voorburg.

parkeren

In het kader van het mobiliteitsbeleid is begin negentiger jaren van de vorige eeuw de regeling “betaald

parkeren met parkeervergunning" ingevoerd om de parkeeroverlast van de vele aanwezige grote kantoren in de wijk te bestrijden. Deze regeling is in de loop van de tijd effectief gebleken. De regeling wordt regelmatig geëvalueerd en zo nodig aangepast indien daar aanleiding toe bestaat.

De parkeerregeling geldt in geheel Bezuidenhout-West, Bezuidenhout-Midden en in Bezuidenhout-Oost.

In de avond en nacht is het eigen parkeren van bewoners meestal het grootste probleem, de vraag naar parkeerruimte is dan veelal groter dan het aanbod. Illegaal parkeren is een van de gevolgen daarvan. In een stadsbreed kader (het zogenaamde project "P2500") wordt bezien welke oplossingen in het Bezuidenhout mogelijk en haalbaar zijn.

2.4.3 Groen

De ligging aan het Haagse Bos is een belangrijke kwaliteit van het wonen in de wijk Bezuidenhout. Voor wat betreft het oostelijk deel geldt dat ook voor de ligging aan de groene zone met parkje, sport- en recreatiecentrum Overbosch en de sportterreinen in Mariahoeve en de volkstuinen aan de zuidoostzijde. In de buurt zelf is het buurtgroen vrij spaarzaam aanwezig.

Met name Bezuidenhout-oost is nogal stenig. Slechts 5% (3 ha) bestaat uit buurtgroen, een paar in het plan van Berlage voorziene plantsoenen en een paar speelterreinen. Het terrein aan de Spaarwaterstraat heeft een flink formaat en bestaat uit een groot grasveld en een strook met speeltoestellen voor de kleintjes. Voorts zijn er bij De Wijckplaats en bij het wijk- en dienstencentrum in de Johannes Camphuijsstraat twee bescheiden speelplekken voor de kleintjes. Voortuinen zijn in deze buurt slechts in een paar straten of straatdelen aanwezig. De meeste straten zijn voorzien van straatbomen. De speelplek bij de Wijckplaats ligt net als de speelplaats van de basisschool aan de Merkusstraat in het centrum van een driehoekig bouwblok. Dit bouwbloktype komt vaker in de buurt voor. De (semi-)openbare bestemming, die dergelijke plekken vroeger vaak hadden, is in de loop der tijd vaak verloren gegaan. Het centraal in Bezuidenhout-oost gelegen Stuyvesantplein is heringericht.

In Bezuidenhout-midden is wat meer buurtgroen: het heringerichte Koningin Sophieparkje en bijna 4 ha voornamelijk langs verkeerswegen gelegen openbaar plantsoen. Een speelplek voor kinderen ontbreekt echter in het deel ten noordwesten van de Juliana van Stolberglaan. Voortuinen komen er vrij veel voor, bijvoorbeeld bij de woningen in het Emmaparkbuurtje, bij de naoorlogse stroken met eengezinswoningen en bij de woningen in de Amalia van Solmsstraat e.o. Ook hier zijn de meeste straten voorzien van bomen.

Stedelijke Groene Hoofdstructuur: Zone Schenkstrook

De groene zone langs de Schenk is een ecologische verbindingszone en onderdeel van de Stedelijke Groene Hoofdstructuur. De zone is inmiddels vanaf de Prinses Beatrixlaan tot aan de gemeentegrens bij Leidschendam - Voorburg in z'n geheel heringericht.

2.4.4 Water

De belangrijkste watergang in de wijk Bezuidenhout is de Schenk, een van de oudste waterlopen van Den Haag. De Schenk verbindt het Haagse stadscentrum met de aan de noordoost van Den Haag gelegen Duivenvoortse en Veenzijdse Polder. Een tweede waterloop ligt op de grens met de gemeente Leidschendam - Voorburg.

Langs de Schenkkade, Carel Reinierzkade en Bezuidenhoutseweg liggen boezemkades. Voor de kade (ca. 13 m breed) en bijbehorende beschermingszone (15 m aan weerszijden) is de Keur van Hoogheemraadschap van Delfland van toepassing.

2.4.5 Bodem

Op en in de directe omgeving van de wijk Bezuidenhout hebben, met uitzondering van de Schenkstrook, een aantal grote, middelgrote en kleine bedrijven met bodembedreigende activiteiten hun vestiging gehad. Het gaat hier met name om schildersbedrijven, brandstoffendetailhandels, chemische wasserijen, benzine service stations, smederijen, vleesrokerijen en broodfabrieken.

In de directe omgeving van de wijk zijn bodemonderzoeken uitgevoerd in verband met aangetroffen verontreinigingen, herinrichting en/of bouwplannen. Op verscheidene locaties is daaruit gebleken dat er sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Hiervan is sprake bij een gemiddelde overschrijding van de interventiewaarde in meer dan 25 m^3 vaste bodem en/of 100 m^3 grondwater (bodemvolume). Een deel van de gevallen betreft een mobiele verontreiniging met minerale olie, vluchtige aromaten en vluchtige gechloreerde koolwaterstoffen.

Theresiastraat 210 t/m 224:

Op de locatie Theresiastraat 210 t/m 224 is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging met (vluchtige) minerale olie en vluchtige aromaten. In het besluit van de Omgevingsdienst Haaglanden van 28 augustus 2013 is bepaald dat ten gevolge van deze verontreiniging geen onaanvaardbare risico's voor verspreiding aanwezig zijn. Een spoedige sanering is daarom niet noodzakelijk. Dit geval van ernstige bodemverontreiniging is nog niet gesaneerd.

Altingstraat 26 t/m 42:

Op de locatie Altingstraat 26 t/m 42 is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging met (vluchtige) minerale olie en vluchtige aromaten. De sanering van deze verontreiniging is afgerond. In het besluit van de Omgevingsdienst Haaglanden van 16 augustus 2016 (kenmerk ODH-2016-00076871) is ingestemd met het saneringsverslag.In de venige ondergrond (2,0-2,5 m-maaiveld) van de Altingstraat is een beperkte sterke restverontreiniging (circa 5 m3) met xylenen achtergebleven over een oppervlakte van 10 m2. In het grondwater zijn nog lichte tot sterk verhoogde concentraties vluchtige aromatische kooplwaterstoffen (met name benzeen) en minerale olie aanwezigop het bodemtraject vanaf circa 8 tot 13 m-maaiveld, over een oppervlakte van 10 m2.

Binnen de wijk Bezuidenhout zijn verder nog een aantal gevallen van ernstige bodemverontreiniging aanwezig die als niet spoedeisend zijn gekwalificeerd. Deze bodemverontreinigingen vormen geen zodanig risico dat de sanering ervan spoedeisend is. Het niet spoedeisend zijn van een bodemverontreiniging houdt in dat deze gevallen niet voor een vastgestelde datum gesaneerd dienen te worden. De sanering van deze bodemverontreinigingen gaat over het algemeen samen met herinrichting en/of nieuwbouw.

De volgende gevallen van bodemverontreiniging zijn nog niet of slechts deels gesaneerd:

- Ter plaatse van een perceel aan de Theresiastraat waar een chemische wasserij gevestigd is, is sprake van een bodemverontreiniging met vluchtige gechloreerde koolwaterstoffen. De oorzaak van de verontreiniging is het directe gevolg van de activiteiten van de chemische wasserij.
- Op het noordelijk deel van de Johannes Camphuysstraat is in het verleden een benzine-servicestation gevestigd geweest. Door de voormalige bedrijvigheid is een bodemverontreiniging met minerale olie, vluchtige aromaten en vluchtige gechloreerde koolwaterstoffen ontstaan. De brandstoftanks zijn door een daartoe gecertificeerd bedrijf buiten gebruik gesteld en gereinigd.
- Op een deel van de Carpentierstraat, achter de Theresiastraat 74-76, bevindt zich een verontreiniging met minerale olie veroorzaakt door een ondergrondse huisbrandolietank. De brandstoftanks is door een daartoe gecertificeerd bedrijf verwijderd.
- Op een perceel aan de Rijklof van Goenstraat bevindt zich een verontreiniging met minerale olie en vluchtige aromaten ten gevolge mors/lekkage van een ondergrondse petroleumtank. Er waren twee tanks aanwezig, deze zijn door een daartoe gecertificeerd bedrijf verwijderd. De verontreiniging in de grond is grotendeels gesaneerd, de verontreiniging in het grondwater echter nog niet.

Een deel van de gevallen betreft een immobiele verontreiniging met zware metalen en/of polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK).

- Het volkstuinencomplex Groene Schenk (VT Loolaan) maakt deel uit van de Schenkstrook. Op de Schenkstrook is in het verleden huisvuil gestort in de periode van circa 1932 tot 1938. Dit huisvuil

was afkomstig uit Den Haag. Tevens zijn de toen aanwezige sloten en greppels met huisvuil gedempt. Daarnaast is het terrein in gebruik geweest voor het verbranden van kabels, waaruit metalen werden gewonnen. De afvalresten welke hierbij vrij kwamen zijn over het terrein verspreid. Door deze activiteiten is een geval van ernstige bodemverontreiniging ontstaan. In de Schenkstrook is sprake van een grondverontreiniging met zware metalen. Inmiddels zijn delen van de Schenkstrook gesaneerd.

- Een aantal andere gevallen zijn reeds gesaneerd door de verontreiniging volledig af te graven, door het aanbrengen van een schone leeflaag of door isolatie van de verontreiniging door bebouwing.

2.4.6 Kabels en leidingen

In de wijk Bezuidenhout liggen in de Prinses Beatrixlaan, Juliana van Stolberglaan en Prins Clauslaan zware transportleidingen van het Hoogheemraadschap Delfland.

In de zone van de Schenk ligt een watertransportleiding van de Dunea.

In de Prins Clauslaan liggen 25kV leidingen die langs de westelijke rijbaan van de Utrechtsebaan richting Schenkkade lopen, onder het kantoorgebouw van Nationale Nederlanden door.

2.5 Functionele structuur

2.5.1 Wonen

Bezuidenhout is een wijk in het Haagse stadsdeel Haagse Hout. De wijk dankt zijn naam aan het feit dat het ten zuiden van het Haagse Bos is gesitueerd. Tot de jaren '50 van de twintigste eeuw eindigde hier de bebouwde kom van Den Haag. De woningen in het plangebied dateren hoofdzakelijk uit de vooroorlogse periode. Hiervan is het merendeel gebouwd in de periode 1915- 1930. Deze vooroorlogse woningen staan in de deelgebieden Bezuidenhout-Oost en –Midden. De woningen in Bezuidenhout-West dateren grotendeels uit de periode 1970-1990. De laatste jaren is in Bezuidenhout-Midden nieuwbouw gerealiseerd, deels in de vorm van eengezinswoningen.

Qua grootte liggen de woningen in lijn met het Haagse gemiddelde. Bezuidenhout-Oost en –Midden kenmerken zich door particulier eigendom (particuliere verhuur of eigenaar-bewoners). Dit gedeelte van de wijk heeft een bovengemiddelde woningmarktpositie. De eengezinswoningen, die slechts 8 procent van de woningvoorraad (t.o.v. 21 procent in Den Haag) liggen significant hoger qua WOZ-waarde dan gemiddeld in Den Haag. Bezuidenhout-West daarentegen kenmerkt zich door de dominantie van het corporatiebezit. De WOZ-waarde van dit deelgebied ligt beneden het gemiddelde in Den Haag.

De bovengemiddelde woningmarktpositie vertaalt zich door in een hoger besteedbaar inkomen van de bewoners in Bezuidenhout-Oost en -Midden. Opvallend aan de inwoners in dit deel van de wijk is de oververtegenwoordiging van de leeftijdsklasse 20-44 jaar en het hoge aandeel autochtonen en westerse allochtonen ten opzichte van het Haags gemiddelde. In Bezuidenhout-West daarentegen is het aandeel autochtone bewoners lager dan het Haags gemiddelde en zien we een groter aandeel niet-Westerse allochtonen.

Woningen

Bezuidenhout is een stedelijk woonmilieu; Een woonmilieu beschrijft een gebied aan de hand van dichtheden, type bebouwing en ligging in de stad. Het centrumstedelijk woonmilieu kenmerkt zich door een dichtheid van 50 – 60 woningen, een zekere mate van functiemenging, voornamelijk aan de doorgaande wegen. Bezuidenhout is een beheergebied, de wijk voorziet al in gedifferentieerd en stedelijk aanbod.

Naast een woonmilieu is er voor het gebied ook een woonsfeer benoemd. De woonsfeer typeert het karakter en de uitstraling van het gebied en is hiermee een meer kwalitatieve typering van een gebied.

Het gebied valt grotendeels binnen het woonmilieu: 'stedelijk wonen in de luwte'. Het deel waarin de grote kantoorlocaties is een hoogstedelijk woonmilieu. De woonsfeer stedelijk wonen in de luwte komt veel voor in de vooroorlogse wijken ten westen van de binnenstad. In deze woonsfeer is wonen de belangrijkste functie; de voorzieningen zijn veelal gesitueerd langs de doorgaande assen. In de zijstraten

is meestal een rustig woonklimaat te vinden.

De woningen in het gebied dateren hoofdzakelijk uit de vooroorlogse periode. Hiervan is het merendeel gebouwd in de periode 1915- 1930. De laatste jaren is er nieuwbouw in de wijk gerealiseerd, deels in de vorm van eengezinswoningen.

De vele meergezinswoningen in een hoge dichtheid maken de wijk tot een stedelijk woonmilieu. Qua grootte liggen de woningen in lijn met het Haagse gemiddelde. Tenslotte kenmerkt particulier eigendom (particuliere verhuur of eigenaar-bewoners) de wijk.

Het toevoegen van eengezinswoningen zou de wijk meer aantrekkelijk kunnen maken. De bovengemiddelde woningmarktpositie vertaalt zich door in een hoger besteedbaar inkomen van de bewoners.

De gemeente Den Haag telde op 1 januari 2010 489.271 inwoners. Bezuidenhout telde op dat moment 14.843 inwoners. Sinds 2002 is het aantal inwoners in dit gebied toegenomen. Vergeleken met de gehele gemeente Den Haag, blijft de ontwikkeling van het inwonertal in Bezuidenhout achter. Volgens de meest recente bevolkingsprognose zal Bezuidenhout in 2015 15.360 inwoners en in 2020 15.373 inwoners tellen.

In vergelijking met het Haagse gemiddelde heeft Bezuidenhout-Midden relatief veel inwoners in de leeftijd 20- 64 jaar. Sinds 2002 is het aantal jongeren gestegen, is het aantal 20-64 jarigen gestegen en is het aantal inwoners van 65 jaar en ouder gedaald. De gemiddelde leeftijd van de inwoners van Bezuidenhout-Midden was 38,7 jaar en was daarmee hoger dan de gemiddelde leeftijd van alle Haagse inwoners.

In vergeleken met Den Haag heeft Bezuidenhout-Oost relatief veel inwoners in de leeftijd 20-64 jaar. De gemiddelde leeftijd van de inwoners van Bezuidenhout-Oost was 39,1 jaar en was daarmee hoger dan de gemiddelde leeftijd van alle Haagse inwoners.

Hoofdstuk 3 Beleidskaders

3.1 Inleiding

Het bestemmingsplan Bezuidenhout, 1e herziening vindt zijn basis in ruimtelijk beleid zoals dat in nota's en plannen van het rijk, provincie, stadsgewest en gemeente is vastgelegd. Dit hoofdstuk geeft het beleidskader dat op dit bestemmingsplan van toepassing is weer.

De eerste paragraaf gaat in op allesomvattende ruimtelijke beleid op rijks-, provinciaal-, regionaal-, gemeentelijk niveau. Daarna wordt het specifieke beleid voor een aantal relevante thema's uiteen gezet.

De 'ruimtelijke vertaling' van het beleid in de Regels en op de Verbeelding wordt beschreven in hoofdstuk 5.

3.2 Ruimtelijk beleid

3.2.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte van het Ministerie van Infrastructuur en Ruimte van kracht geworden. De structuurvisie vervangt verschillende nota's, waaronder de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040 en de Nota Mobiliteit. De visie schetst de doelen, belangen en opgaven van het Rijk tot 2028 en de ambities tot 2040. Uitgangspunt is de ruimtelijke ordening zoveel mogelijk over te laten aan gemeenten en provincies (decentraal, tenzij), minder nationale belangen te benoemen, en eenvoudigere regelgeving toe te passen. De nationale belangen die worden benoemd betreffen de internationale concurrentiepositie, het gebruik van de ondergrond, het behouden en versterken van vervoer- en transportsystemen, de milieukwaliteit, de waterveiligheid en zoetwatervoorziening en behoud en versterken van natuur en cultuurhistorische waarden.

Ladder voor duurzame verstedelijking

De 'ladder voor duurzame verstedelijking' is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geïntroduceerd en vastgelegd als procesvereiste in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking 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 in Haaglandse gemeenten in een Regionaal Structuurplan 2020. Het Bro bepaalt dat voor bestemmingsplannen de treden van de ladder moet worden doorlopen.
De structuurvisie raakt geen van de belangen die in het bestemmingsplan Bezuidenhout, 1e herziening worden afgewogen.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

De Wet ruimtelijke ordening geeft aan de regering de mogelijkheid om bij algemene maatregel van bestuur (AmvB) regels te geven waarmee gemeenten bij de vaststelling van bestemmingsplannen rekening moeten houden. Het gaat daarbij niet alleen om procedureregels maar ook om de inhoud van bestemmingsplannen.

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden (Stb. 2011, 391). Bij het vaststellen van bestemmingsplannen, wijzigings- of uitwerkingsplannen maar ook bij projectuitvoeringsbesluiten (Crisis- en herstelwet) moeten gemeenten rekening houden met het Barro.

Een aantal projecten dat de regering van Rijksbelang vindt, wordt met het Barro dwingend geborgd in bestemmingsplannen of in andere ruimtelijke plannen van lagere overheden. De projecten worden benoemd en middels digitale kaarten ingekaderd. Per project worden regels gegeven waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen.

Voor Den Haag zijn de binnen de gemeente gelegen militaire terreinen met de daarbij behorende zend- en ontvangstinstallaties, en het Kustfundament van belang. In 2016 is een Besluit tot wijziging van het

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening in verband met de herziening van de Beleidslijn kust en enige andere wijzigingen van kracht geworden.

Volgens het Barro zijn er in het bestemmingsplan Bezuidenhout, 1e herziening geen projecten van Rijksbelang aanwezig waarmee bij de vaststelling van dit plan rekening moet worden gehouden.

3.2.2 Provinciaal beleid

Visie Ruimte en Mobiliteit

In de Wet ruimtelijke ordening is geregeld dat Provinciale Staten via de Provinciale Verordening regels stellen over de inhoud, toelichting of onderbouwing van bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen.

De Visie Ruimte en Mobiliteit (vastgesteld op 9 juli 2014) is opgesteld vanuit de gedachte dat regels en kaders van de overheid nodig blijven, maar niet nodeloos mogen knellen. De provincie wil met de visie een uitnodigend perspectief bieden. Het beleid voor ruimte en mobiliteit bevat daarom geen eindbeeld, maar wel ambities. Deze zijn verwoord in vier rode draden door het beleid voor ruimte en mobiliteit heen en strategische doelstellingen. Bij het werk aan deze ambities is het vinden van de balans tussen duidelijkheid en flexibiliteit voor maatschappelijke initiatieven een continue opgave.

De Visie Ruimte en Mobiliteit biedt geen vastomlijnd ruimtelijk eindbeeld, maar wel een perspectief voor de gewenste ontwikkeling van Zuid-Holland als geheel. De visie geeft zekerheid over een mobiliteitsnetwerk dat op orde is en de reiziger en de vervoerder keuzevrijheid biedt, en bevat voldoende flexibiliteit om in de ruimtelijke ontwikkeling te reageren op maatschappelijke initiatieven. Dat geeft houvast voor andere ruimtelijke plannen en voor investeringen in ruimte en netwerk. Het geeft ook duidelijkheid over de randvoorwaarden die de provincie daaraan stelt.

Vier rode draden geven richting aan de gewenste ontwikkeling en het handelen van de provincie:

1. beter benutten en opwaarderen van wat er is,
2. vergroten van de agglomeratiekracht,
3. verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit,
4. bevorderen van de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving.

Vanuit het besef dat stad en land één leefomgeving vormen met elkaar aanvullende kwaliteiten, kent deze Visie Ruimte en Mobiliteit een indeling in functionele in plaats van gebiedsgerichte hoofdstukken:

1. mobiliteit en bebouwde ruimte;
2. de kwaliteit van landschap, groen en erfgoed;
3. water, bodem en energie.

Deze indeling maakt ook duidelijk waar de vier 'rode draden' het nadrukkelijkst doorwerken in het beleid: het beter benutten en het vergroten van de agglomeratiekracht hoofdzakelijk bij 'mobiliteit en bebouwde ruimte', het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit hoofdzakelijk bij 'kwaliteit van landschap, groen en erfgoed' en het bevorderen van de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving hoofdzakelijk bij 'water, bodem en energie'.

De Actualisering 2016 van de Visie Ruimte en Mobiliteit is op 14 december 2016 vastgesteld door Provinciale Staten en op 12 januari 2017 in werking getreden. Hiermee zijn wijzigingen doorgevoerd in de Visie ruimte en mobiliteit, het Programma ruimte, de Verordening ruimte 2014 en de Cultuurhistorische Hoofdstructuur.De Actualisering 2016 heeft betrekking op onder meer strandbebouwing, de 3 ha-kaart en de actualisering van de regionale visies voor wonen en kantoren.

Samenhang tussen visie, programma's en verordening

De Visie Ruimte en Mobiliteit beschrijft het strategische beleid van de provincie Zuid-Holland. Het operationele beleid is opgenomen in programma's. Deze zijn preciezer en zullen daarom vaker worden geactualiseerd. Het Programma Ruimte bevat al het ruimtelijk relevante operationele beleid en het Programma Mobiliteit het operationele mobiliteitsbeleid met daaronder allerlei uitwerkingen. Mede door het verschil in uitvoering en detailniveau, zijn de programma's voor ruimte en mobiliteit apart gehouden.

Tot slot bevat het beleid een herziene ruimtelijke regelgeving, die is uitgewerkt in de *Verordening ruimte*

2014. De Verordening stelt regels aan gemeentelijke bestemmingsplannen. Onderdelen daarvan zijn flexibeler dan voorheen: het doel staat voorop en niet de manier waarop dat doel bereikt moet worden. Waar duidelijkheid gevraagd is, stelt de provincie vanuit bovenlokaal belang en wettelijke taken kaders en randvoorwaarden aan ruimtelijke plannen.

De Visie Ruimte en Mobiliteit en het Programma Ruimte hebben beide de status van structuurvisie zoals bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening. De Visie Ruimte en Mobiliteit heeft ook de status van verkeer- en vervoersplan zoals bedoeld in de Planwet Verkeer en Vervoer, paragraaf 3 (“Het provinciale verkeers- en vervoerplan”), artikel 5 en 6. De Wet ruimtelijke ordening bepaalt dat de provincie haar planologisch- juridische instrumentarium (waaronder de Verordening ruimte 2014, het inpassingsplan en de aanwijzing) kan inzetten als sprake is van een provinciaal belang. De provincie beschouwt in ieder geval van provinciaal belang de in de visie opgenomen doelen en de uitwerking daarvan in het programma. De Visie, de Programma's en de Verordening vullen elkaar aan, maar delen de belangrijkste drijfveer: het vertrouwen in de kracht van de samenleving.

De Verordening Ruimte bevat o.a. regels voor bebouwde ruimte en mobiliteit. Voor het stedelijke gebied is met name de Ladder voor duurzame verstedelijking van belang. De ladder is door het Rijk in het leven geroepen om een goed functioneren van het ruimtelijke ordeningssysteem te bevorderen.

In het bestemmingsplan Bezuidenhout, 1e herziening zijn geen ontwikkelingen opgenomen. De ladder voor duurzame verstedelijking hoeft derhalve niet te worden toegepast.

Dit bestemmingsplan is in overeenstemming met het provinciale beleid zoals verwoord in de Provinciale Structuurvisie en Verordening.

Molenbiotoop

De provincie heeft de molenbiotoop regelgeving opgenomen in de verordening ruimte en in de Provinciale Structuurvisie. De molenbiotoop regelgeving dient in bestemmingsplannen te worden opgenomen.

Onder de bescherming van de cultuurhistorische hoofdstructuur als provinciaal belang valt de bescherming van traditionele molens met daarbij behorende vrijwaringszones om de vrije windvang voldoende te garanderen (molenbiotoop). Voor het onderhavige bestemmingsplan is daarbij de binnen het plangebied gelegen 'Nieuwe Veenmolen' (IJsclubweg 111) van belang. De vrijwaringzone van deze molen valt voor een deel binnen het onderhavige plangebied.

Bebouwing binnen de vrijwaringszone hoge bomen vangen veel wind.

De 'molenbiotoop inventarisatie Zuid Holland 2010' geeft informatie over de windhinder vanwege objecten in de omgeving van de betreffende molens. Hieruit blijkt dat de vindvang van de molen ernstig gehinderd wordt vanuit alle richtingen. In het gedeelte van de vrijwaringszone staan in de jaren 20-40 van de vorige eeuw gebouwde portiekwoningen in 3 lagen met een plat dak. Er staan ook veel hoge bomen, die hinder veroorzaken. Volledige uitvoering van de voorwaarden zoals geformuleerd in de molenbiotoop inventarisatie, is in een stedelijke situatie niet altijd mogelijk.

De molen heeft zijn directe productiefunctie decennia geleden verloren waarna bebouwing en bomen op beperkte afstand van de molen zijn aangebracht en daar nu hun functie vervullen voor de samenleving. De samenvattende conclusie bestempelt de molenbiotoop als slecht.

Op de verbeelding van het bestemmingsplan is een vrijwaringszone aangebracht om de windopvang ten behoeve van de molen niet verder te hinderen. Het gaat met name om de hoogte van bebouwing. Het bestemmingsplan is niet het instrument om de hoogte van beplanting (bomen) te reguleren. Bij het wegvallen van de bestaande bomen zullen zorgvuldige afwegingen worden gemaakt voor de herplant van

vervangende bij voorkeur niet hoog groeiende bomen. Dit kan in de vorm van een beheerafspraak.

3.2.3 Regionaal beleid

De metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) neemt taken over van het in 2015 opgeheven Stadsgewest Haaglanden De MRDH is een samenwerkingsverband van 23 gemeenten die hun krachten bundelen om het gebied beter bereikbaar te maken en het economisch vestigingsklimaat te versterken. De MRDH werkt vanuit twee agenda's. De Strategische Bereikbaarheidsagenda Vervoersautoriteit en de Agenda Economisch Vestigingsklimaat

De metropoolregio zet zich in voor:

4. Verbetering van de (internationale) bereikbaarheid van de metropoolregio;
5. Economische vernieuwing
6. Transitie naar toonaangevende duurzaamheid
7. Attractiviteit van de regio

Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020

Het Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020 (hierna: RSP) is in 2008 vastgesteld door het algemeen bestuur van het Stadsgewest Haaglanden. Het RSP is een integraal plan voor:

- de ruimtelijke ontwikkeling van Haaglanden
- het kader voor het regionale beleid op het gebied van milieu, groen, mobiliteit, wonen en economie;
- lokale plannen, zoals bestemmingsplannen.

Het RSP kijkt naar 2020 (en soms 2030) en omvat de grote lijnen voor de ambities en ontwikkelingen op verschillende terreinen.

Voor Den Haag /dit bestemmingsplan hebben vooral de volgende regionale prioriteiten hun doorwerking gekregen:

- het faciliteren van internationale bedrijven en instellingen in de Internationale Zone en in het bijzonder het World Forum in Den Haag;
- intensief ruimtegebruik van stedelijke wijken.

Het bestemmingsplan Bezuidenhout, 1e herziening is in overeenstemming met het regionaal beleid zoals verwoord in het Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020.

3.2.4 Gemeentelijk beleid

3.2.4.1 Wéreldstad aan Zee, Structuurvisie Den Haag 2020

De Structuurvisie Den Haag 2020 beschrijft de toekomstvisie van Den Haag op de ruimtelijke ontwikkeling van de stad in regionaal perspectief tot het jaar 2020 (Rv 197 - 2005; RIS 129201). De ambitie is om van Den Haag een 'Wereldstad aan Zee' te maken door de sterke kwaliteiten van Den Haag te benutten: een internationale stad, een stad aan zee, een multiculturele stad en een monumentale residentie.

De structuurvisie gaat uit van een lichte groei van het aantal inwoners (nu ca 500.000) en een groei van het aantal arbeidsplaatsen in 2020. Dat betekent dat er ca 40.000 woningen moeten worden toegevoegd in de bestaande stad, door verdichting. In de structuurvisie wordt de Wéreldstad aan Zee vorm gegeven door ontwikkelingen in vijf kansenzones (het Centrum, de Lijn 11-zone, de Internationale Kustzone, de Vliet/A4-zone en de Schakelzone Lozerlaan).

Het bestemmingsplan Bezuidenhout, 1e herziening is voor een deel gelegen in de kansenzone Centrum. In de kansenzones liggen ontwikkelingsgebieden waarin de ambitie van de structuurvisie het sterkst tot haar recht komt. De komende jaren krijgen de gebiedsontwikkelingen op de centrale as Scheveningen-Haven, Internationale Zone en Centrum prioriteit. De gemeente ziet zichzelf alleen als regisseur van de stedelijke ontwikkeling in de prioritaire gebieden. In andere gebieden zal de gemeente een meer faciliterende rol vervullen en zal de markt worden verleid in Den Haag te investeren en het initiatief in stedelijke ontwikkelingen over te nemen.

3.2.4.2 Agenda Ruimte voor de stad

De Agenda Ruimte voor de stad (RIS295016, door de raad vastgesteld op 15 december 2016) is het richtinggevend document voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad en als zodanig de ruimtelijke onderlegger voor de nog op te stellen Omgevingsvisie die, wanneer de nieuwe Omgevingswet van kracht wordt, ook voor gemeenten verplicht gesteld is.

Voor de Agenda Ruimte voor de Stad zijn vier transitieopgaven van belang: de ontwikkeling naar een nieuwe economie, de vraag om een inclusieve en veerkrachtige samenleving, de roep om slimme stadsontwikkeling en de opgave voor de overheid om in dit proces organiserend vermogen te tonen en ruimte te bieden voor maatschappelijk initiatief. Dat vraagt om ruimte voor innovatieve milieus, met ontmoetings- en experimenteerruimte, en aantrekkelijke vestigingsmilieus voor starters, studenten, creatievelingen, kenniswerkers en (stedelijke) gezinnen en ondernemende mensen

Stedelijke ontwikkeling is geen zaak van de gemeente alleen; allerlei partijen spelen daarin een rol. Bij de uitwerking van de Agenda zal inhoud worden gegeven aan het “samen stad maken”. Er is daarmee ook geen “blauwdrukplanning” aan de orde. Met behulp van negen principes voor stedelijke ontwikkeling wordt in de Agenda Ruimte voor de Stad aangegeven hoe de ontwikkelingen gestuurd wordt:.

- Kwaliteit van het proces door samen stad maken. waar mogelijk ruimte aan initiatiefnemers, daarbij hoort ook experimenteerruimte die belangrijk is voor innovatie en dynamiek in de stad en ruimtelijke keuzen om antwoorden te bieden op de stedelijke en regionale opgaven.
- Ruimtelijke kwaliteit, zoals groen, cultuurhistorisch erfgoed en de buitenruimte omdat die in belangrijke mate bijdraagt aan een aantrekkelijke leefomgeving en het economisch vestigingsklimaat.
- Kwaliteit door integrale samenhang met sociaal-maatschappelijke opgaven, zoals de opgave om sociaaleconomische differentiatie, functiemenging en ruimte voor wijkeconomie te bevorderen in wijken waar dat nodig is gelet op bijvoorbeeld werkeloosheid.

Het belang van veel lopende projecten wordt met deze agenda benadrukt. Goede uitvoering met ook oog voor de tijdelijke situatie vraagt een enorme inzet. Daarnaast zullen op basis van deze agenda nieuwe locaties in ontwikkeling worden gebracht. Het betreft zowel het in ontwikkeling brengen van de zachte planvoorraad als nieuwe locaties op basis van deze agenda. Het tot ontwikkeling brengen van deze locaties zal meer dan voorheen in co-productie gebeuren met de stad.

Daarnaast zijn er een aantal grotere strategische ontwikkelingen geagendeerd in deze agenda. Voor een aantal ontwikkelingen zal gestart worden met verkenningen om zicht te krijgen op mogelijke programma's, en alliantievorming. Dergelijke verkenningen zullen onder andere voor delen van het Central Innovation District, de Binckhorst en Scheveningen, mede in het licht van de gewenste schaalsprong in het OV gemaakt moeten worden.

Voor het betreffende plangebied wordt ingezet op het faciliteren van uitbreiding van bestaande woningen door middel van het realiseren van dakopbouwen.

3.2.4.3 Ruimtelijk Economisch Investeringsstrategie (REIS)

De Ruimtelijke Economische Investeringsstrategie (RIS295004) geeft jaarlijks inzicht in de investeringsbehoefte voor de komende jaren. Het betreft investeringen, die fysiek ruimtelijk-economisch van aard en locatiegebonden zijn. Met de Ruimtelijke Economische Investeringsstrategie (REIS) wordt bij de begrotingsbehandeling ook duidelijk voor welke ruimtelijk-economische projecten het college middelen reserveert. Na vaststelling volgt de uitwerking in beslis- en/of projectdocumenten.

De Ruimtelijke-Economische Investeringsstrategie komt tot stand in de context van lopende discussies, verkenningen en agenda's/visies, zoals Stad in Transitie, Agenda Ruimte voor de Stad, de nieuwe Woonvisie, de versterking van de Haagse economie, de Agenda Groen, de Binnenstadsagenda en het Regionaal Investeringsprogramma van de MRDH. Er wordt tevens gewerkt aan of voortgebouwd op drie elkaar versterkende uitvoeringsagenda's: de Agenda Ruimte voor de Stad, de Economische Agenda's en de Sociale Agenda. Deze agenda's worden onder meer uitgewerkt in vijf proposities:

8. Central Innovation District,
9. Kustontwikkeling,
10. OV-bereikbaarheid,

11. Next Generation woonwijken en
12. Vitaal gezond langer thuis wonen.

De investeringsbehoefte, die uit de verschillende agenda's en visies voortkomt, is omvangrijk, maar ook nog niet volledig uitgekristalliseerd. De REIS is dan ook een dynamisch instrument waar in de loop van de tijd (in een jaarlijkse cyclus) investeringsopgaven c.q. investeringsprojecten bijkomen en afgaan. Met de REIS wordt een verbinding tussen de ruimtelijk-economische ambities uit de verschillende agenda's en beleidsvisies en de investeringsbehoefte, die daarmee samenhangt en de toekenning van middelen aan projecten.

3.2.4.4 Agenda voor de Haagse Verdichting

De 'Agenda voor de Haagse Verdichting' (Rv 51 - 2009; RIS 159469) is een thematische uitwerking van de Structuurvisie en dient als leidraad voor de binnenstedelijke verdichting in Den Haag tot 2020. Door middel van verdichting kan de bevolkingsgroei binnen het bestaande stedelijke gebied opgevangen worden. Daarnaast kan verdichting worden aangegrepen om de stedelijke kwaliteit van Den Haag te versterken.

De Haagse Verdichting houdt voor Bezuidenhout, 1e herziening in dat onderzocht wordt en invulling kan worden gegeven aan:

- optoppen (dakopbouwen).

In de Verdichtingsagenda wordt gemeld dat verdichting met respect voor, en kennis van de cultuurhistorie, de identiteit en het karakter van Den Haag moet gebeuren. Verdichtingsingrepen mogen deze niet aantasten of negatief beïnvloeden. In de beschermde stadsgezichten is verdichten alleen mogelijk als programma, schaal, maat en architectuur aansluiten bij de bestaande kwaliteiten. Verdichting kan wel eventuele weeffouten in de structuur zelf herstellen. De verankering van de monumentenzorg in de ruimtelijke ordening en het centraal stellen van het bestemmingsplan hierbij vindt het Haagse college een goede ontwikkeling. Nieuwbouw in een waardevolle omgeving vergt een “maatwerkbenadering”; behoudend waar nodig en ruimte gevend waar dat kan.

Op microniveau kan verdichting plaatsvinden door op bepaalde plekken dakopbouwen op de bestaande woningen toe te staan. Zodoende kunnen zittende bewoners gebonden worden aan de wijk en wordt een alternatief voor het verhuizen naar een andere wijk geboden. Een dakopbouw levert een bijdrage aan de binnenstedelijke verdichtingsopgave door toevoeging van bouwvolume daar waar dat wenselijk, mogelijk en verantwoord is. In dit bestemmingsplan is een regeling voor dakopbouwen opgenomen.

3.3 Cultureel erfgoed

3.3.1 Cultuurhistorische waarde

Modernisering monumentenzorg (MoMo)

De Tweede Kamer heeft in november 2009 ingestemd met de moderniseringsplannen voor de monumentenzorg van de minister van OC&W (MoMo). Een van de drie grote veranderingen is het meewegen van de cultuurhistorische belangen in de ruimtelijke ordening. Per 1 januari 2012 is daarom het BRO gewijzigd en is de gemeente verplicht in een bestemmingsplan een beschrijving op te nemen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden rekening is gehouden.

Doel hiervan is een betere borging van cultuurhistorie in de ruimtelijke ordening. Dat betekent dat een analyse moet worden verricht naar de cultuurhistorische waarden in een bestemmingsplangebied en dat daar conclusies aan moeten worden verbonden die in een bestemmingsplan verankerd worden. Bij cultuurhistorische waarden gaat het over de positieve waardering van sporen, objecten, patronen en structuren die zichtbaar of niet zichtbaar onderdeel uitmaken van onze leefomgeving en een beeld geven van een historische situatie of ontwikkeling. In veel gevallen bepalen deze cultuurhistorische waarden de identiteit van een plek of gebied en drukken ze hun stempel op toekomstige ontwikkelingen. Deze cultuurhistorische elementen kan men niet allemaal als beschermd monument of stadsgezicht aanwijzen, maar ze beïnvloeden wel de manier waarop we ons land beleven, inrichten en gebruiken.

Rijksbeschermd stadsgezicht

De woningen binnen het plangebied Bezuidenhout, 1e herziening maken geen deel uit van het rijksbeschermde stadsgezicht Haagse Bos.

Provinciaal beleid

Voor de provincie is het cultureel erfgoed van grote betekenis voor de kwaliteit van de leefomgeving. Instandhouding hiervan draagt bij aan versterking van deze kwaliteit. De inpassing en het gebruiken van cultureel erfgoed als uitgangspunt bij planvorming en ontwerp voor ruimtelijke plannen staat daarbij voorop. Het provinciale beleid is vooral gericht op het beschermen van het cultureel erfgoed voor zover dit is vastgelegd in de Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS). Deze is door de provincie Zuid-Holland in 2005 vastgesteld. In de CHS zijn de kenmerken en waarden van landschap, nederzettingen en archeologie aangegeven. Het plangebied is in de CHS aangemerkt als landschap met een zeer hoge waarde. Daarbij behoort het beschermen of versterken van de molenbiotoop als deelbelang. Binnen het plangebied is de rijksbeschermde Nieuwe Veenmolen gelegen met als vrijwaringszones een molenbiotoop, zie ook paragraaf 2.3.1.5.

Verder is bepaald dat voor beschermde stads- en dorpsgezichten in het bestemmingsplan de bescherming en zo nodig versterking van de aanwezige cultuurhistorische waarden worden geregeld. Ook monumentale en karakteristieke objecten, waaronder MIP-objecten gelegen in deze gebieden dienen te worden beschermd.

Als een uitwerking van de CHS heeft de provincie in april 2010 de Regioprofielen Cultuurhistorie vastgesteld. De Provinciale Structuurvisie vormt samen met de Regioprofielen Cultuurhistorie het kader waarbinnen de provincie stuurt op cultuurhistorie en ruimtelijke ordening. De zestien 'Topgebieden Cultureel Erfgoed Zuid-Holland' zijn gebieden waar cultuurhistorische waarden in bijzondere mate én in onderlinge samenhang voorkomen. Het cultureel erfgoed is hier nog in grote mate bepalend voor het karakter en de ruimtelijke kwaliteit. In de topgebieden is de continuïteit van het karakter van het gebied het uitgangspunt.

Het plangebied behoort niet tot een van de zestien topgebieden.

Gemeentelijk beleid

De Structuurvisie Den Haag 2020 (blz. 16) benoemd vier grote troeven van Den Haag, een daarvan is de monumentale residentie. De structuurvisie beschrijft de beschermde stadsgezichten als zéér waardevol en geeft aan dat deze door goed beheer hun kwaliteit zullen moeten behouden. Het wil zeggen dat in ruimtelijke veranderingsprocessen in de stad bestaande cultuurhistorische waarden een volwaardige rol spelen. Het wil ook zeggen, dat de betreffende gebieden blijvend een betekenis hebben voor de identiteit en het karakter van de stad.

Monumentale gebouwen

In paragraaf 2.3.1.4 worden de monumentale gebouwen genoemd die ingevolge artikel 6 van de Monumentenwet 1988 als rijksmonument zijn ingeschreven.

Voor wijzigingen, waaronder verbouwingen en onderhoud aan zowel rijks- als gemeentelijke monumenten is op grond van artikel 2.1, lid 1 onder f. of ingevolge artikel 2.2, lid 1 onder b. van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, een vergunning vereist. Toetsingscriteria zijn onder meer de architectuur- en cultuurhistorische waarden van het desbetreffende monument.

3.3.2 Archeologie

Gemeenten hebben de taak om bij de vaststelling van bestemmingsplannen rekening te houden met aanwezige en te verwachten archeologische waarden (art. 5.10 en 5.11 Erfgoedwet 2016). Voor het gehele grondgebied van Den Haag heeft de gemeente een Archeologische Waarden- en Verwachtingenkaart (AWVK) opgesteld. In de Beleidsnota Archeologie geeft de gemeente aan hoe de gemeente zorg wil dragen voor de archeologische sporen en resten in de Haagse ondergrond.

Op de gemeentedekkende 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 bodemverstorende 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.

In het plangebied worden geen archeologische waarden verwacht (zie ook paragraaf 2.3.2). Daarom worden er door de gemeente geen voorwaarden aan bodemverstorende activiteiten verbonden en is er in het plangebied geen dubbelbestemming Waarde - Archeologie van kracht.

Van initiatiefnemers van activiteiten met bodemverstoringen in zones met een archeologische waarde of verwachting wordt in het kader van vergunningverlening gevraagd om de archeologische waarde van het terrein dat door de bodemingreep verstoord wordt in voldoende mate vast te stellen. In gebieden waarvan de archeologische waarde al is vastgesteld wordt ook gekeken naar de mate van bedreiging van de archeologische waarden door het bouwplan. Als blijkt dat er sprake is van een bedreiging van behoudenswaardige archeologische resten, kunnen aan de uitvoering van de geplande bodemingreep voorwaarden worden verbonden, zoals:

- technische aanpassingen zodat archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;
- het laten verrichten van een opgraving teneinde behoudenswaardige resten die verstoord zullen worden, te documenteren en veilig te stellen; of
- de activiteit die tot de bodemverstoring leidt, archeologisch te laten begeleiden.

In alle gevallen blijft de archeologische meldingsplicht van kracht (art. 53 Monumentenwet 1988). 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 meldingsplicht leidt niet tot een bepaling in het bestemmingsplan.

De afdeling Archeologie van de Dienst Stadsbeheer verricht namens het bevoegd gezag de taken en besluitvorming inzake de archeologische monumentenzorg.

De kosten van vooronderzoek en indien noodzakelijk opgraving of begeleiding zijn voor de initiatiefnemer. Alle archeologische werkzaamheden dienen te worden uitgevoerd door een erkende archeologische partij.

3.4 Groen

3.4.1 Agenda Groen voor de Stad

In de Agenda Groen voor de Stad 2016 (vastgesteld 15 december 2016, RIS294705) wordt geconstateerd dat door de toenemende bevolking en het bijbehorende ruimtebeslag 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 zoals 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 ambitie is 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.

In de reflectie op het vigerende beleid is geconstateerd dat vooral de nadruk is gelegd op het vastleggen van de zogenaamde Stedelijke Groene Hoofdstructuur (SGH), het groen in de stad dat op basis van de aanwezige waarden en de betekenis daarvan extra bescherming verdient. Om de kwaliteit van het Haagse groen verder te verankeren, is de SGH herijkt. Hiervoor zijn de beschrijvingen van de Haagse groengebieden getoetst, aangepast en aangevuld en verbanden gelegd met nieuwe thema's zoals duurzaamheid, gezondheid en recreatie. Het uitgangspunt was het goede te behouden en van waarde te

laten zijn voor de toekomst.

Bij anticipatie is gekeken naar de wenselijke ontwikkeling van het Haagse groen in een realistische context. Het doel is het Haagse groen kwalitatief te ontwikkelen. Daarom zijn in de nota per thema de kernkwaliteiten die moeten behouden, de uitdagingen die de komende jaren zijn voorzien, de ambities en het ontwikkelpad geschetst.

De stedelijke leefkwaliteit - en daarmee de waarde van het groen - is niet voor onze hele stad gelijk. Het is afhankelijk van gebiedskenmerken als bebouwingsgraad, aanwezigheid van infrastructuur en het gebruik van de ruimte (wonen, werken, recreatie, natuur). Voor het Haagse Groen kunnen de drie zones worden onderscheiden: de dichte stad, de halfopen stad en om de stad in perspectief met ecologische, maatschappelijke en economische waarde.

Mede op basis van de stadsgesprekken en het online platform zijn deze waarden uitgewerkt in zes de thema's: klimaat, biodiversiteit, gezondheid, ontspanning imago en ontwikkeling.

De nota is nader uitgewerkt in een actualisatie van de Stedelijke Groene Hoofdstructuur, waarin ook de nieuwe groene gebieden zoals het Molenvlietpark zijn opgenomen. Ook het Haagse Bos en Sorghvliet maken nu deel uit van deze structuur.

In het gebied zijn meerdere bomenrijen onderdeel van de stedelijke groenstructuur van de stad. Deze spelen een rol in het behouden van deze structuur. Deze bomenrijen zijn:

- de Schenkkade;
- de Laan van Nieuw Oost Indië.

De bomenrijen langs de Juliana van Stolberglaan en Bezuidenhoutseweg maken geen onderdeel uit van de stedelijke groenstructuur maar zijn wel beeldbepalend voor het groen in Bezuidenhout.

3.4.2 Ontwikkelingsvisie Stedelijke Ecologische Verbindingszones

De Groene Hoofdstructuur van Den Haag bepaalt voor een belangrijk deel het karakter van de stad. Dit groen heeft vele functies, één daarvan is de functie als stedelijke ecologische hoofdstructuur, dat wil zeggen de drager van de stedelijke natuur en verbindingsstructuur voor de omliggende natuur.

De Stedelijke Ecologische Hoofdstructuur (SEHS) van Den Haag is beschreven in de nota Stedelijke Ecologische Verbindingszones 2008-2018 (Rv 5 - 2009; RIS 159450). 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 Stedelijke Ecologische hoofdstructuur is opgenomen op kaart (RIS 151912). De verbindingszones bestaan uit zo veel mogelijk aaneensluitend wijk- en buurtgroen. Er zijn twaalf ecologische verbindingszones in de stad onderscheiden. Per verbindingszone zijn het ambitieniveau, streefbeelden, doeltypen, doelsoorten, biotoopwensen en inrichtingseisen aangegeven.
De kwaliteit en de verspreidingsmogelijkheden van planten en dieren worden grotendeels bepaald door inrichting, gebruik en beheer. Daarom ligt daarop het accent.

Binnen de wijk Bezuidenhout is een Ecologische Verbindingszone aanwezig: de Schenkstrook. Deze groene verbindingzone bestaat uit een historische waterloop tussen stad en polder (Duivenvoordse en Veenzijdsepolder) met groene oevers, verbindt grote groengebieden en bomenrijen aan elkaar en draagt bij aan de Stedelijke groene Hoofdstructuur.

3.4.3 Bomen

Behoudenswaardige bomen

Volgens de Algemene plaatselijke verordening (APV) van Den Haag, artikel 2.80 e.v., is voor het kappen van bomen een omgevingsvergunning nodig (Rv 97 - 2010; RIS 174540). Door deze verordening kunnen belangen zorgvuldig worden afgewogen voordat een kapvergunning wordt afgegeven dan wel geweigerd. Daarnaast is een mogelijkheid opgenomen om monumentale bomen aan te wijzen.
Binnen het plangebied Bezuidenhout, 1e herziening bevinden zich geen monumentale bomen.

De aanwezigheid van volwassen bomen maakt een leefomgeving aantrekkelijker, aldus het initiatiefvoorstel inzake behoudenswaardige bomen in Den Haag. Zo dempen bomen extreme temperaturen, halen ze schadelijke stoffen uit de lucht, maken ze bij hoogbouw valwinden onschadelijk

enz. Het voorstel (Rv 104 - 2011; RIS 166340) is uitgewerkt in de “Planbeoordeling Haagse Bomen”. Doel is om gemeentelijke bomen beter te beschermen bij gebiedsontwikkeling door tijdig de waarden van de bestaande bomen op het betreffende object in te schatten en te betrekken bij de bestuurlijke besluitvorming van (beginsel) bouwplannen.

3.4.4 Groen en tuinen

Grote delen van Den Haag hebben een verkaveling van gesloten bouwblokken. De binnenterreinen hebben van oorsprong een rustig en groen karakter, dat waar enigszins mogelijk en geïndiceerd, behouden dient te blijven. Daarnaast is het vanuit het gezichtspunt van duurzaamheid gewenst het percentage bebouwd oppervlak te matigen. Hoe hoger dit percentage bebouwd oppervlak, hoe hoger de belasting op het Haags rioolstelsel en uiteindelijk de hoeveelheid overstort van afvalwater. Het beleid is dan ook gericht op behoud van deze belangrijke elementen (Rv 84.2011/2; RIS 181878) over behoud groen(beleving) wijken.

In dat streven moet echter óók worden betrokken de wens van bewoners om op het achtererf een bebouwingsmogelijkheid te krijgen in vorm van bijvoorbeeld een serre en een berging. De rijksoverheid is aan deze wens tegemoetgekomen door in een algemene maatregel van bestuur behorende bij de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht een vergunningsvrije regeling te geven voor het bouwen van aanbouwen en bijgebouwen op het achtererf. Gelet op deze ruime wettelijke mogelijkheid is de aan- en bijgebouwenregeling uit het vorige bestemmingsplan geschrapt wegens overbodigheid.

3.5 Water

Het Hoogheemraadschap van Delfland is verantwoordelijk voor het beheer van de primaire waterkering en het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer in het plangebied. Bij het opstellen van dit bestemmingsplan is in het kader van de watertoets overleg gevoerd over deze waterparagraaf, de verbeelding en de voorschriften. Deze waterparagraaf bevat een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding.

3.5.1 Beleidskader

Diverse beleidsstukken zijn van belang voor het thema water. De belangrijkste worden hieronder behandeld.

Europees

De Europese Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG) is december 2000 in werking getreden. De richtlijn heeft tot doel de chemische en ecologische kwaliteit van al het oppervlakte- en grondwater in Europa te verbeteren. De richtlijn stelt daartoe eisen aan het waterbeheer in alle lidstaten. Streefdatum voor het bereiken van de gewenste waterkwaliteit is 2015, met eventueel uitstel tot 2027. De doelstellingen worden uitgewerkt in (deel)stroomgebiedsbeheerplannen. In deze plannen staan de ambities en maatregelen beschreven. De Europese Kaderrichtlijn heeft, waar het de gemeente betreft, consequenties voor riolering, afkoppelen, toepassing van bouwmaterialen en het ruimtelijke beleid (inrichting van watergangen en oevers).

Nationaal

Het Nationaal waterbeleid is vastgelegd in het Nationaal Waterplan 2009-2015. Hierin zijn de consequenties van zowel Kaderrichtlijn Water (KRW, kwaliteit) als het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW, waterkwaliteit) uitgewerkt. Kern is dat het waterbeheer in Nederland gericht moet zijn op een veilig en goed bewoonbaar land met gezonde, duurzame watersystemen. Belangrijk is om de drietrapsstrategie vasthouden, bergen en afvoeren als afwegingsprincipe te hanteren. Tevens is in het NBW en middels het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) vastgelegd, dat de watertoets een verplicht te doorlopen proces is in waterrelevante ruimtelijke planprocedures. Voor waterkwaliteit geldt als uitgangspunt dat verontreiniging van het water voorkomen dient te worden. Hier geldt de trits 'schoonhouden, scheiden, zuiveren'. Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. Een achttal wetten is samengevoegd tot één wet, de Waterwet. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke

ordening. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Dit resulteert in één vergunning, de Watervergunning.

Provinciaal

Het beleid van de provincie Zuid-Holland met betrekking tot water is vastgelegd in het provinciaal Waterplan Zuid-Holland 2010 - 2015 (Provinciale Staten 2009). In het Provinciaal Waterplan zijn de opgaven van de Europese Kaderrichtlijn Water, het Nationaal Bestuursakkoord Water en het Nationale Waterplan vertaald naar strategische doelstellingen voor Zuid-Holland. Het Waterplan heeft vier hoofdopgaven:

- Waarborgen waterveiligheid;
- Zorgen voor mooi en schoon water;
- Ontwikkelen duurzame zoetwatervoorziening;
- Realiseren robuust en veerkrachtig watersysteem.

Hoogheemraadschap van Delfland

Het Waterbeheerplan is het document waarin Delfland de ambities voor de komende jaren heeft vastgelegd. Het plan beschrijft de doelen voor het waterbeheer en de financiële consequenties daarvan. Delfland investeert de komende jaren volop in het vergroten van de veiligheid, het verbeteren van de waterkwaliteit, het tegengaan van wateroverlast en het optimaliseren van de zuivering van afvalwater. Klimaatverandering, zeespiegelstijging verzilting en nieuwe wetten en regels gaan het waterbeheer de komende decennia ingrijpend veranderen. Bovendien dwingen de complexiteit van het gebied en de omvang van de noodzakelijke investeringen tot het stellen van prioriteiten. Delfland spreidt daarom de maatregelen in de tijd, zodat het tempo aansluit bij de mogelijkheden van de organisatie en het gebied.

Watertoets

Eén van de instrumenten om het nieuwe waterbeleid voor de 21e eeuw vorm te geven is de watertoets. Het doel van de watertoets is waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Delfland heeft de Handreiking watertoets voor gemeenten opgesteld. De meest actuele versie van de handreiking is te vinden op de website van Delfland: www.hhdelfland.nl/watertoets. In de handreiking worden de randvoorwaarden en uitgangspunten voor een plan per thema toegelicht.

Het Delflands Algemeen Waterkeringenbeleid geeft op hoofdlijnen het algemene beleidskader aan voor het beheer van de waterkeringen. Met beheer wordt bedoeld 'alle activiteiten die nodig zijn om de waterkeringen op het vereiste veiligheidsniveau te houden, nu en in de toekomst. De veiligheid is hierbij altijd een harde randvoorwaarde. Hierbij wordt ook rekening gehouden met onzekerheden in klimaat en bodemdaling. Er zijn verder ook criteria gesteld voor medegebruik van de waterkeringen, bijvoorbeeld voor recreatie. Delfland participeert voorts actief in toegepast onderzoek en stimuleert innovaties.

Wateragenda en Toekomstbestendig Haags water!

De gemeente Den Haag en het Hoogheemraadschap van Delfland werken aan een goed waterbeheer door middel van een gezamenlijke Wateragenda Den Haag 2016-2020 (RIS 293272)

In de visie 'Toekomstbestendig Haags water!' is aangeven hoe het watersysteem in Den Haag anno 2014 functioneert, welke knelpunten er zijn en hoe het systeem robuust te houden. Het Haagse watersysteem is op dit moment grotendeels op orde. Door kansen te benutten die zorgen voor een robuuster watersysteem en die ook bijdragen aan de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de stad, wordt het stedelijke gebied bestand tegen hevige regenbuien, periodes van droogte en hitte. In het stedelijke gebied is beperkte ruimte voor de traditionele opvang van water. Daarom is inzetten op onderzoek naar meer creatieve en innovatieve maatregelen belangrijk. Samenwerking tussen gemeente Den Haag en Delfland is daarvoor essentieel.
De ambitie is: "Den Haag heeft een goed functionerend en toekomstbestendig watersysteem dat de gevolgen van klimaatverandering en verstedelijking kan opvangen en dat bijdraagt aan een aantrekkelijke stad." Samengevat zijn de drie belangrijkste strategische pijlers om te komen tot een

toekomstbestendig Haags watersysteem:

1. De basis op orde: We zorgen ervoor dat het systeem goed blijft functioneren. Eventuele negatieve effecten op de waterhuishouding moeten worden voorkomen of dienen te worden gecompenseerd.
2. Pak kansen door samen te werken en door slimme combinatie te zoeken: We moeten als overheden het goede voorbeeld geven, tijdig kansrijke initiatieven en projecten herkennen en optrekken met partijen in de stad.
3. Kennis, onderzoek en innovatie: Kennisontwikkeling, onderzoek en innovatie is van belang om creatieve oplossingen te vinden in het voorkomen van wateroverlast en het leefbaar en aantrekkelijk houden van de stad.

Stedelijke Ecologische Verbindingszones Den Haag 2008-2018 (zie ook paragraaf 3.4.2)

Den Haag zet zich al jaren in om de ecologie in en om de stad te verbeteren en te behouden. In 2006 en 2007 heeft Den Haag daarom een inventarisatie uitgevoerd, waarin voor alle ecologische verbindingszones is bekeken of deze voldoen aan de gewenste natuurvriendelijke inrichting. Dit bleek niet het geval te zijn; de inventarisatie resulteerde in een opsomming van 300 knelpunten. In de nota Stedelijke Ecologische Verbindingszones (zie paragraaf 3.4.2) worden op hoofdlijnen alle gewenste maatregelen op het vlak van ecologie (inrichting en beheer) voor de komende tien jaar benoemd. Het uitvoeren van deze maatregelen wordt waar mogelijk gecombineerd met maatregelen vanuit het waterbeheer zoals verbreding van watergangen en aanleg van natuurvriendelijke oevers.

Gemeentelijk Rioleringsplan

Uitgangspunt voor het rioleringsbeleid is “het Gemeentelijk Rioleringsplan 2016-2020 (RIS 289287). Opgave voor dit vijfde plan (2016-2020) is de behaalde winst vast te houden en gedegen voor bereid te zijn op uitdagingen in de toekomst. In de nieuwe planperiode wordt extra nadruk gelegd op verdere verbetering van de service, op de communicatie en de samenwerking met de partners in de openbare ruimte. Daarnaast krijgt duurzaamheid extra aandacht. Als gevolg van de klimaatverandering nemen de jaarlijkse hoeveelheid neerslag en het aantal hevige regenbuien toe. Die lijn zal zich in de toekomst verder voortzetten. Den Haag kan klimaatverandering niet voorkomen. We kunnen wel maatregelen nemen die de gevolgen ervan beperken. Het vasthouden van regenwater is belangrijk en dat lukt het best in gebieden waar groen en water aanwezig is. Door aandacht bij plannen voor ontwikkeling en herstructurering van de openbare ruimte kan de stad geleidelijk meer klimaatbestendig worden gemaakt zonder dat dit extra geld kost De klimaatverandering zal er onder meer toe leiden dat het vaker en harder zal regenen. Tegelijkertijd worden ook langere periodes van droogte verwacht. Dit zal effect hebben op de grondwaterstand. Vooral gebieden met relatief weinig oppervlaktewater zijn kwetsbaar. Met behulp van metingen en scenariostudies zijn aandachtsgebieden bepaald voor grondwater. In deze gebieden komt de gemiddelde ontwateringsdiepte in 2050 in een natte periode op een niveau waarbij hinder en overlast zou kunnen optreden. In deze aandachtsgebieden wordt intensiever gemeten en vindt bij meldingen van overlast onderzoek plaats. Bij nieuwbouwprojecten wordt in samenwerking met het hoogheemraadschap Delfland de (verplichte) watertoets uitgevoerd waarbij nu ook het grondwatersysteem wordt beschouwd. Met de uitkomsten dient dan rekening te worden gehouden bij het bepalen van de bestemming van de gronden, bijvoorbeeld met het oog op het bebouwen en daarna beheren van de openbare ruimte.

Bewoners en ondernemers zijn belangrijke partners bij het realiseren van de doelstellingen die in het Gemeentelijk Rioleringsplan worden beschreven. Eigenaren kunnen naast hun wettelijke verantwoordelijkheid, op eigen initiatief maatregelen nemen om regenwater beter vast te houden en/of vertraagd af te voeren, zoals door het aanleggen van groene daken en door het verminderen van verharding in tuinen en op binnenterreinen. Het is belangrijk dat eigenaren en ondernemers goed op de hoogte zijn van de verdeling van verantwoordelijkheden, zodat zij weten wat zij zelf moeten doen en waarvoor zij bij de gemeente terecht kunnen. De komende periode spant de gemeente zich in om die groeiende bewustwording verder te faciliteren.

3.5.2 Beleid t.a.v. het plangebied

Delfland streeft naar een duurzame, robuuste waterstructuur. Dat wil zeggen: er moet voldoende ruimte zijn voor waterberging, goede waterkwaliteit, waterkeringen en waterzuivering. Belangrijk uitgangspunt voor Delfland is dat de waterhuishouding door ruimtelijke veranderingen niet mag verslechteren (standstillbeginsel). Indien bij het realiseren van een ontwikkeling de waterhuishouding verslechtert, dient gezamenlijk te worden gezocht naar een oplossing. Dit kan door compensatie, bijvoorbeeld in de vorm van nieuw oppervlaktewater toevoegen in het plan, of nabij de locatie.

Waterkwantiteit in het plangebied

Het grootste deel van de wijk Bezuidenhout valt binnen het boezemgebied. De boezem heeft een peil van NAP -0,43 m en een maximale peilstijging van 0,3 m. Het gebied ten zuiden van de Schenkkade ligt in de Veen- en Binkhorstpolder. In de Veen- en Binkhorstpolder is een wateropgave aanwezig op basis van de ABC normen. Dit betekent dat bij toekomstige herstructurering extra ruimte voor water dient te worden gerealiseerd. In de boezem is geen waterbergingsopgave aanwezig. Hierdoor is in dit gebied bij ontwikkelingen, waarbij geen sprake is van functieverandering, alleen de richtlijn dempen is graven van toepassing. Echter, uit de recente 'Doorstroomstudie Den Haag' blijkt dat bij hevige regenbuien er knelpunten kunnen ontstaan in het centrumgebied van Den Haag en daarbuiten. In het plangebied is, behalve langs de randen, nagenoeg geen oppervlaktewater aanwezig en op meerdere locatie is en/of wordt toename van verharding mogelijk. Dit heeft een negatief effect op de waterhuishouding. Maatregelen om regenwater vast te houden, te infiltreren in de bodem en te bergen dragen bij aan het verminderen van de knelpunten in Den Haag en aan het beperken van overlast bij hevige regen.

In de zuidoost- en noordoosthoek van het Bezuidenhout liggen gemalen, deze zijn inclusief bijbehorende geur- en hinderzone op de verbeelding opgenomen.

Bij toekomstige ontwikkelingen moet voldaan worden aan de waterbergingsnormen. De gemeente Den Haag houdt in toekomstige plannen rekening met alle wateraspecten: waterkwantiteit - kwaliteit, keringen en riolering. Bij herinrichting, stedelijke vernieuwing of nieuwbouw zullen alle mogelijke kansen voor het bergen van extra water -op basis van nieuw inzichten in het waterbeheer- worden benut in de planvorming, zodat een bijdrage wordt geleverd aan een robuust watersysteem. Als bij nieuwe ontwikkelingen het verhard oppervlak toeneemt, dan moet extra waterberging gerealiseerd worden.

Waterkwaliteit in het plangebied

Uitgangspunt voor het rioleringsbeleid is "De Leidraad Riolering" en de "Beslisboom aan- en afkoppelen verharde oppervlakken". Hierbij is het gebruik van voor het oppervlaktewater schadelijke stoffen zoals koper, zink en bitumineuze dakbedekking niet toegestaan. De conclusie is dat het plan geen negatief effect heeft, omdat wordt voldaan aan de Leidraad riolering en de beslisboom. Verder is er voldoende capaciteit in het rioolstelsel voor deze nieuwe ontwikkeling. Het zal niet leiden tot extra overstortingen vanuit de riolering op het oppervlaktewater.

Veiligheid en waterkering

Langs de Schenkkade, Carel Reinierzkade en Bezuidenhoutseweg liggen een boezemkades. Voor de kade (ca. 13 m breed) en bijbehorende beschermingszone (15 m aan weerszijden) is de Keur van Hoogheemraadschap van Delfland van toepassing. Bij eventuele toekomstige ontwikkelingen in dit gebied dient een vergunning te worden aangevraagd op grond van de Waterwet. Waar van toepassing zijn op de verbeelding een gebiedsaanduiding "Overige zone - waterstaat beschermingszone weergegeven. Op 6 april 2017 is een leggerwijziging vastgesteld, waarbij ter plaatse van het plangebied ter hoogte van de IJsclubweg en in het verlengde de Schenkkade een deel van de waterkering is afgewaardeerd tot peilscheiding. Waar van toepassing is op de verbeelding de dubbelbestemming "Waterstaat-waterkering" .

Ecologie / Kaderrichtlijn Water

Bij ecologie gaat de aandacht uit naar de ruimte voor natuurvriendelijke oevers en natte ecologische verbindingszones. In het plangebied bevinden zich geen KRW-waterlichamen. Het plangebied ligt nabij een ecologische verbindingszone van de gemeente. Bij de inrichting van het gebied moet met ecologische factoren dan ook rekening worden gehouden.

Afvalwater en riolering

In het plangebied zijn geen persleidingen aanwezig.

3.5.3 Vergunningverlening

Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Dit resulteert in één vergunning, de Watervergunning. De watervergunning dekt alle activiteiten in het watersysteem. Een vergunning is nodig als activiteiten worden ondernemen in, op, boven, over of onder een oppervlaktewaterlichaam (watergang, vijver, rivier, kanaal, meer of zee) of waterkering, of als grondwater wordt onttrokken of water geïnfiltreerd wordt in de bodem.

De watertoets en de vergunningverlening blijven wel twee afzonderlijk procedures. Dit betekent dat het Hoogheemraadschap bij het verlenen van een vergunning altijd aanvullende voorwaarden kunnen stellen.

3.6 Verkeer en infrastructuur

3.6.1 Regionale Nota Mobiliteit Haaglanden

De Regionale Nota Mobiliteit (RNM) uit 2005 van het Stadsgewest Haaglanden bevat de regionale vertaling van de plannen uit de Nationale Nota Mobiliteit (2005) van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het regionale beleid is nog geactualiseerd in 2008 in het 'supplement' op de RNM. Het rijksbeleid voor mobiliteit en bereikbaarheid is in 2011 vervangen door de nieuwe Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

De RNM richt zich op de plannen die het stadsgewest heeft voor de mobiliteit in de regio voor de periode 2005-2020. De nota geeft aan dat er veel maatregelen genomen moeten worden om de toename van de mobiliteit op te kunnen vangen en de regio bereikbaar, verkeersveilig en vooral ook leefbaar te houden. Stimulering van het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets staan daarin centraal. De belangrijkste doelen voor de regio zijn: 40% meer reizigers in het openbaar vervoer en 30% meer gebruik van de fiets in 2020, kortere en beter voorspelbare reistijden met de auto vooral in de spits, minder verkeersslachtoffers en een beter en gezonder leefklimaat.

Het uitvoeringsprogramma dat behoort bij de RNM, laat zien welke concrete projecten het stadsgewest en de andere overheden in de regio Haaglanden uitvoeren om de ambities van de Regionale Nota Mobiliteit te realiseren.

3.6.2 Gemeentelijk beleid

3.6.2.1 Verkeersbeleid

Verkeer algemeen

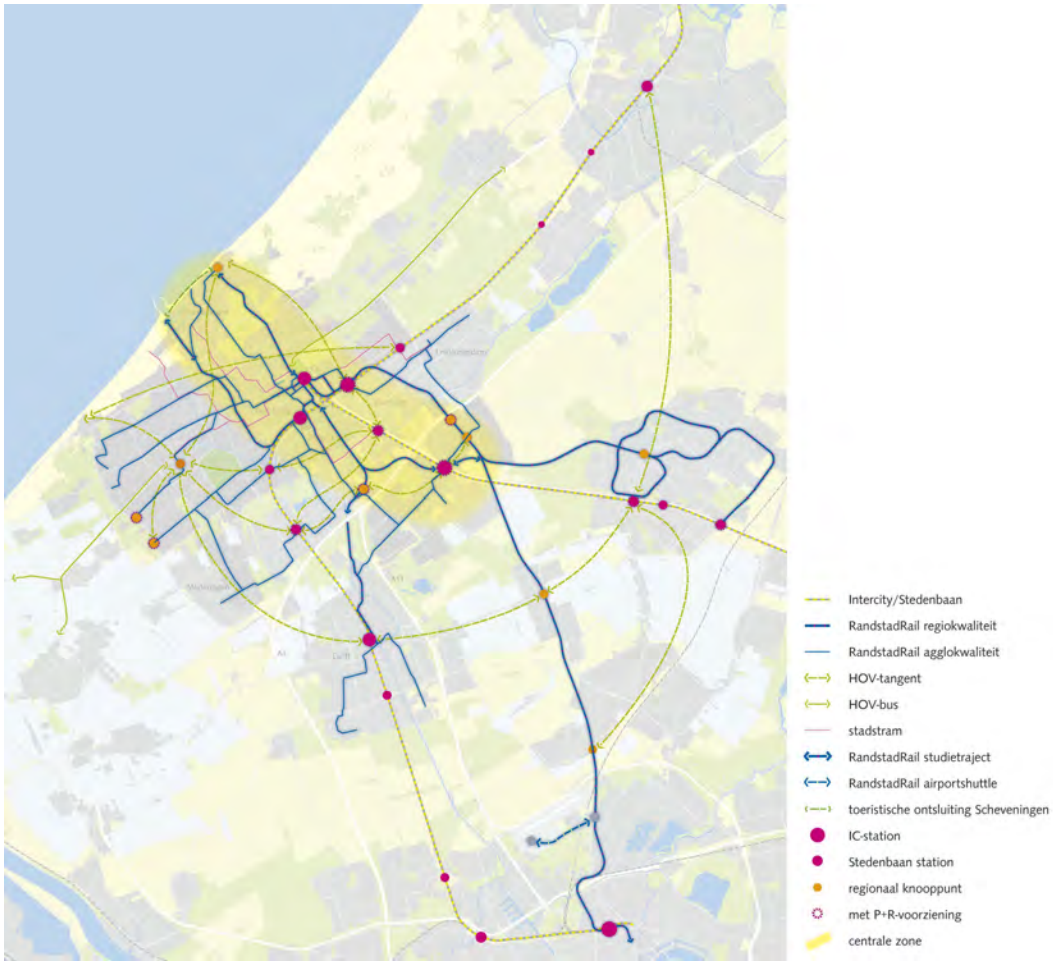
Den Haag groeit, er komen meer inwoners, meer banen en ook meer bezoekers. Dit zorgt voor een toename van het verkeer van, naar en in de stad. Bovendien reizen mensen steeds meer en over langere afstanden.

Het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Den Haag voor de periode 2010 tot 2020 met een doorkijk tot 2030, is vervat in de “Haagse Nota Mobiliteit” (Rv 115 - 2011; RIS 180762). De visie in de nota is er op gericht van Den Haag een duurzaam bereikbare en een leefbare stad te maken door er voor te zorgen dat reizigers een bewuste keuze kunnen maken voor de vervoerwijze en de route die het beste bij hen past. Gerichte investeringen in het openbaar vervoer en de fiets, goede voorzieningen voor voetgangers, en bundeling en ordening van het autoverkeer moeten er voor zorgen dat reizigers de juiste keuzes kunnen maken.

Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer speelt een belangrijke rol als drager van ruimtelijke ontwikkelingen. Het dient te zorgen voor aantrekkelijke en snelle vervoerstromen tussen woon- en werklocaties, naar het centrum en andere belangrijke attractiepunten. Onderstaande kaart over het openbaar vervoer laat het streefbeeld

zien van het openbaarvervoer netwerk volgens de Haagse Nota Mobiliteit.



De komende jaren staan binnen de gemeente Den Haag ingrijpende verbeteringen van het openbaar vervoer op stapel. Dat gebeurt aan de hand van de toekomstplannen van het stadsgewest Haaglanden voor Randstadrail en breed trammaterieel. Deze ambitieuze plannen onder de naam 'Netwerk RandstadRail' gaan onder meer over het geschikt maken van bestaande tramlijnen voor breder trammaterieel en de aanleg van Parkeer+Reis-terreinen bij diverse stations.

In de paragraaf 2.4.2 zijn de tram-en busroutes voor het gebruik van OV binnen het plangebied aangegeven. Dienstregeling en lijnvoering van tram en bus worden jaarlijks vastgesteld door het stadsgewest Haaglanden.

Autoverkeer

Het gemotoriseerde verkeer wil de gemeente zoveel mogelijk ordenen en concentreren op een stelsel van goed ingepaste stedelijke en regionale hoofdwegen (zie kaart “Hoofdstructuur wegverkeer” uit de Haagse Nota Mobiliteit) met voldoende capaciteit om een optimale doorstroming te waarborgen. Een vlotte doorstroming op de hoofdwegen zorgt ervoor dat het verkeer als vanzelf deze hoofdwegen kiest, waardoor de verkeersdruk op de woonwijken minder kan zijn.

De hoofdwegen zorgen voor een goede bereikbaarheid van de grote concentraties van werkgelegenheid en voorzieningen in de stad vanuit de regio en verder. Tevens verbinden de hoofdwegen de stadsdelen en wijken onderling met elkaar. De hoofdwegen hebben een zodanige vormgeving en inpassing dat voldaan wordt aan de leefbaarheidseisen en milieunormen.

In de woonwijken is doorgaand autoverkeer niet welkom. De wijkontsluitingswegen krijgen daarom op den duur een inrichting als “stadslaan”: wegen met een minder dominante positie voor autoverkeer en

prioriteit voor langzaam verkeer en openbaar vervoer. De erftoegangswegen krijgen een inrichting als 30 km/u zone, voor zover dat nog niet gebeurd is.

Hoofdstructuur wegverkeer

Fietsverkeer

Het fietsverkeer krijgt vanwege het milieuvriendelijke karakter en de fysiek zwakkere positie ten opzichte van het gemotoriseerde verkeer, bijzondere aandacht. Door het aanbieden van een aantrekkelijk hoogwaardig netwerk van veilige fietsroutes wordt het gebruik van deze vervoerswijze gestimuleerd. Binnen het stelsel van hoofdfietsroutes is een net van 'sterroutes' aangegeven. De sterroutes vormen de belangrijkste doorgaande routes die de woongebieden met het stadscentrum, de knooppunten van openbaar vervoer en het buitengebied verbinden. Onderstaande kaart toont het streefbeeld voor het fietsnetwerk van doorgaande routes uit de Haagse Nota Mobiliteit. Daarnaast is er de nodige aandacht voor het stallen van fietsen, zowel bij woningen als bij werklocaties, maar ook bij de grotere

attractiepunten zoals scholen, winkelgebieden, stations en recreatiebestemmingen. De publieke voorzieningen voor de fiets maken integraal onderdeel uit van de inrichting van de openbare ruimte.

3.6.2.2 Parkeren

Parkeren

Het parkeren en stallen van auto's neemt een belangrijke plaats in binnen het verkeer- en vervoerbeleid van de gemeente Den Haag. Het algemene parkeerbeleid is vastgelegd in de nota Parkeerkader Den Haag 2010-2020 (RIS168473). Dit beleid gaat vooral over het faciliteren van de parkeerbehoefte en het benutten van schaarse ruimte maar moet ook automobilisten prikkelen om meer met het openbaar vervoer te reizen of de fiets te pakken. Hoge stedelijke bebouwingsdichtheden zonder adequate parkeervoorzieningen leiden vaak tot een te zware belasting van de openbare ruimte. Dat geldt zowel voor woon- als werkfuncties maar ook voor locaties die veel bezoekers trekken. Behalve de noodzaak tot de verdeling van schaarse (openbare) parkeergelegenheid in een aantal gebieden in de stad, zijn mobiliteitsoverwegingen gericht op het streven naar een bereikbare en leefbare (woon)omgeving voor de

gemeente aanleiding tot het stellen van parkeereisen bij nieuwe ontwikkelingen.

Parkeernormen

De parkeernormen en het toepassingskader ervan zijn uitgewerkt in de “Nota Parkeernormen Den Haag” (RIS 181571). Per 3 maart 2016 hebben er wijzigingen/aanvullingen op deze nota plaatsgevonden (RIS 291425, het raadsvoorstel is integraal opgenomen als Bijlage 2 bij de regels). Bij nieuwbouwplannen maar ook woningvorming in de vorm van woningsplitsing of transformatie wordt er in beginsel aan dit beleid getoetst. Aan de hand van de parkeernormen wordt parkeerbehoefte berekend en vergeleken met de voorzieningen die in het plan zijn opgenomen.

Het kan zijn dat in de visie van de initiatiefnemer de genormeerde parkeerbehoefte van de in het plan opgenomen functies afwijkt van de werkelijke parkeerbehoefte. Het is dan aan de initiatiefnemer om dit aan te tonen en goed te onderbouwen.

Uitgangspunt is dat de parkeerbehoefte van een bouwontwikkeling op het eigen terrein wordt opgelost. Soms is dat niet mogelijk en het is ook niet altijd strikt noodzakelijk. De gemeente kan onder andere de parkeerdruk en eventuele beschikbare parkeerruimte binnen loopafstand in de omgeving, meewegen. Dat geldt ook voor functies waarvan de parkeerplaatsen onderling uitwisselbaar zijn.

Daarnaast kan de gemeente in afwijkende situaties maatwerk toepassen. Aan de hand van de informatie wordt vastgesteld hoeveel parkeerplekken de initiatiefnemer op eigen terrein moet realiseren.

Bij woningbouw is het gemiddelde autobezit uitgangspunt voor de hoogte van de parkeernorm. Het gemiddelde autobezit hangt af van de oppervlakte van de woning, de plek in de stad en het type woning. Voor werken, winkels en andere voorzieningen is de functie van het gebouw en de mate van bereikbaarheid met het openbaar vervoer, bepalend voor de parkeernorm. Bij knooppunten van het openbaar vervoer geldt een lagere norm dan op plekken die minder goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. De parkeernormen worden uitgedrukt in het aantal parkeerplaatsen per woning, en bij de -meeste- overige de functies in het aantal parkeerplaatsen per 100 m^2 bruto vloeroppervlak.

Op basis van de wijzigingen/aanvullingen op de nota parkeernormen (Bijlage 2 bij de regels) vindt er met ingang van 3 maart 2016 bij verbouwplannen, om de bestaande woning te vergroten, geen aanvullende parkeertoets meer plaats.

Daarbij is aangegeven dat er op zichzelf geen reden is om aan te nemen dat door toevoeging van bijvoorbeeld een dakopbouw ook het autobezit van zittende bewoners toeneemt. Ter onderbouwing is een vergelijking opgenomen van het autobezit inzake 424 adressen in Den Haag waarvoor in de periode 2009-2012 aanvragen voor een dakopbouw zijn ingediend. Deze vergelijking stelt zien dat er binnen de gemeente Den Haag sprake is van een marginale toename van het autobezit bij deze adressen tussen 2010 en 2015 met in totaal 46 auto's verspreid over de stad.

Voor het stadsdeel Haagse Hout, waarbinnen het Bezuidenhout is gelegen, leidde de vergelijking tot een negatief resultaat: het autobezit was in die jaren met 2 auto's afgenomen (64 versus 62 auto's). Gelet hierop wordt er vanuit gegaan dat bij uitbreiding van het woonoppervlak van een bestaande woning de parkeerbehoefte niet wijzigt als gevolg van de uitbreiding en dat er onvoldoende aanleiding bestaat om in het kader van de omgevingsvergunning een parkeereis te stellen.

3.7 Wonen

3.7.1 Regionale woonvisie

De metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) is in 2014 van start gegaan. De MRDH bestaat uit twee pijlers, de Vervoersautoriteit en het Economisch Vestigingsklimaat. Onlangs heeft de OESO in de Metropolitan Review Rotterdam The Hague gesteld dat er kansen liggen voor een betere samenwerking op het gebied van wonen in de regio. Hierdoor lijkt het voor de hand liggend om een woonvisie op te stellen voor dit grotere gebied. Wonen behoort op dit moment echter nog niet tot het takenpakket van de MRDH. De regio Rotterdam-Rijnmond heeft in 2014 een regionale woonstrategie opgesteld, die geldig is tot 2020. Wegens bovenstaande reden is het opportuun om met de Haaglandengemeenten een eigen regionale woonvisie op te stellen. De regionale woonvisie zal hierbij wel ingaan op de uitdagingen en vragen die zijn opgeworpen in de OESO-rapportage. De regionale woonvisie maakt, net als de lokale woonvisie, gebruik van de meest recente onderzoeksgegevens van het WoonOnderzoek Nederland (WoON). Naast een analyse van de trends en ontwikkelingen in de regio zal er worden ingegaan op het woningbouwprogramma in de regio, de behoefte naar onderscheidende woonmilieus, de betaalbaarheid van de woningen in de regio, duurzaamheid en flexibiliteit in de woningen, en de regionale ontwikkelingen. De bredere scope biedt daarmee het grotere verhaal waarbinnen de lokale woonvisie de Haagse prioriteiten voor de komende jaren geeft.

3.7.2 Woonvisie Den Haag 2017-2030

Het woonbeleid is vastgelegd in de Woonvisie Den Haag 2017-2030 (RIS 296833, 29 juni 2017). 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 levensfases. 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 wijk Bezuidenhout valt deels binnen deels het stedelijke en groenstedelijk woonmilieu en valt verder ook als centrum-stedelijk en hoogstedelijk (de kantorenzone aan de rand van de wijk, welke buiten het onderhavige plangebied valt) aan te merken. 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'. De wijk Bezuidenhout is een beheergebied, de wijk voorziet al in gedifferentieerd en stedelijk aanbod.

3.7.3 Woningsplitsing

Op 18 februari 2014 is door Burgemeester en Wethouders de beleidsregel vastgesteld (RIS 270113) die bepaalt dat in een periode van tien jaar na het verkrijgen van een omgevingsvergunning voor het vergroten van een woning door middel van een dakopbouw ten behoeve van het gebruik, zij geen medewerking verlenen aan een aanvraag tot splitsing van de betreffende woning met dakopbouw in meerdere zelfstandige woningen. Deze beleidsregel is van toepassing in de gebieden waar een bestemmingsplan van toepassing is met een regeling voor dakopbouwen.

Met betrekking tot het onderwerp woningsplitsing zijn ten opzichte van het bestemmingsplan Bezuidenhout (2014) zijn een paar zaken toegevoegd/gewijzigd/aangescherpt, voortvloeiend uit gemeentelijk beleid, de hiervoor genoemde Woonvisie Den Haag 2017-2030. Voor de helderheid worden deze hieronder puntsgewijs opgesomd:

a. Het splitsen van woningen wordt verboden (artikel 8 onder h). Onder bepaalde voorwaarden kan hiervan worden afgeweken (artikel 10.1 onder e) Dit sluit beter aan bij hoe de Gemeenteraad wil omgaan met verzoeken tot woningsplitsing, onder meer om overbewoning te voorkomen. De regeling is overeenkomstig gewijzigd gemeentelijk beleid. In de Woonvisie 2017-2030 is onder andere één stedeljike beleidslijn is opgenomen voor bouwkundig splitsen. Ingezet wordt daarbij op de volgende redeneerlijn. Bouwkundig splitsen wordt niet toegestaan tenzij:
b. de zelfstandige woningen die als gevolg van splitsing ontstaan elk tenminste een volledige bouwlaag/bouwlagen beslaan en de zelfstandige woningen die als gevolg van splitsing ontstaan elk minimaal 40 m2 woonoppervlakte hebben;de parkeerdruk niet hoger is dan 90% ofwel de parkeerbehoefte volledig op eigen terrein wordt opgelost.

3.8 Duurzaamheids- en milieubeleid

3.8.1 Duurzaamheidsbeleid

Den Haag Duurzaam Agenda 2015 - 2020

In het coalitieakkoord wordt nadrukkelijk aandacht voor gevraagd voor duurzaamheid. Specifiek in het hoofdstuk duurzaam denken en doen. Maar ook bij andere onderwerpen als bereikbaarheid, wonen, wijkaanpak en stedelijke economie. Dit 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* waarin wordt beschreven wat gedaan moet worden om in 2040 daadwerkelijk CO2 neutraal te zijn. Duurzaamheid wordt zo steeds integraler onderdeel van het gemeentelijk werkveld waarbij enerzijds de basis op orde moet zijn en worden gehouden, maar anderzijds zijn er ook onderwerpen waarop komende periode extra inspanning nodig is. De Den Haag Duurzaam Agenda 2015-2020 RIS 283893 verbindt het coalitieakkoord met de breedte van de gemeentelijke werkzaamheden en brengt, met vier prioriteiten, focus aan voor nieuw beleid. Die vier prioriteiten zijn:

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

Den Haag maakt het duurzaam

De nota 'Den Haag maakt het duurzaam' (2013, RIS269129) biedt een populaire samenvatting van het integrale duurzaamheids- en milieubeleid. Het doel van de nota is mensen te inspireren en te verbinden met ideeën en daadkracht om zo een stap extra te zetten naar een duurzame samenleving. De nota bevat geen nieuw beleid, maar biedt een verkorte, integrale weergave van reeds vastgesteld beleid op het gebied van de thema's klimaat, lucht, geluid, bodem, externe veiligheid, water, afval, openbare ruimte, gezondheid, internationale stad, duurzame gemeentelijke organisatie, stedenbouw, mobiliteit, energie en economie. Jaarlijks publiceert de gemeente Den Haag ook een milieu- en duurzaamheidsverslag over deze onderwerpen.

Den Haag kiest er voor om een leefbare, veilige en duurzame stad te zijn. Een stad waar in groen, de openbare ruimte en een goede bereikbaarheid wordt geïnvesteerd. In Den Haag wordt investeren in duurzaamheid als een kans voor de stad gezien. Duurzame ontwikkelingen in de stad zorgen voor een beter en schoner milieu voor de inwoners en passen op wereldwijd niveau in de ontwikkeling van klimaat neutrale steden. Werken aan duurzaamheid staat centraal bij de ontwikkeling van de stad.

Duurzaamheid is beleidsmatig verankerd in de Kadernota 'Op weg naar een duurzaam Den Haag', een Klimaatplan, een Energievisie en in een aantal uitvoeringsplannen op het gebied van energie, klimaat, duurzame stedenbouw en duurzaam bouwen.'

Kadernota Op weg naar een duurzaam Den Haag (2009)

De kadernota 'Op weg naar een duurzaam Den Haag' (Cb 2009; RIS 165334) vastgesteld door het college van Burgemeester en Wethouders. Dit document biedt een strategisch kader dat zorgt voor samenhang tussen bestaand beleid en lopende programma's. De kadernota bundelt het aspect 'duurzaamheid' rond de thema's Energie, Stedenbouw, Mobiliteit, Openbare Ruimte, Internationale stad en Duurzame gemeentelijke organisatie. Doel is een klimaat neutrale stad in 2040. Daarbij wordt uitgegaan van de People, Planet, Profit benadering: 'een ontwikkeling moet aansluiten op de behoeften van het heden zonder het vermogen van toekomstige generaties om in hun eigen behoeften te voorzien in gevaar te brengen'. De belangrijkste duurzaamheidsplannen staan hieronder opgesomd.

- Het Klimaatplan Den Haag (RIS 180174) en de Energievisie Den Haag 2040 (Cb 2011:RIS 180173).
- Het Uitvoeringsplan 'Klimaatbestendig Den Haag' (Cb 2012;RIS 252427) beschrijft op hoofdlijnen welke effecten van klimaatverandering voor Den Haag relevant zijn, hoe de gemeente daar mee omgaat en welke acties de komende periode worden uitgevoerd.
- Het Uitvoeringsplan Duurzame Stedenbouw (Cb 2012; RIS 251776) beschrijft de belangrijkste principes van duurzame stedenbouw en gaat in op voor Den Haag relevante opgaven, zoals op het vlak van energieverbruik terugdringen, kust-klimaat-groen aanpassingen aan klimaatverandering, het stimuleren van lopen en fietsenbewegen en bouwen en hergebruik van gebouwen.
- Het uitvoeringsplan “bestaande woningen, duurzame woningen!” (RIS 176840) is een plan dat concrete maatregelen bevat om de bestaande woningen in de stad duurzamer te maken.
- Duurzaam bouwen in Den Haag. Nieuwbouw in het plangebied dient te voldoen aan de beleidskaders voor duurzaam bouwen uit het Bouwbesluit en de daaraan gekoppelde energieprestatiecoëfficiënt (EPC).

Duurzaamheid en het bestemmingsplan

Algemeen

Bij elke nieuwe ruimtelijke ontwikkeling zal, afhankelijk van de opgave en de locatie, bezien moeten worden welke duurzame energiebronnen aangeboord worden. Ook de aanpassing aan de klimaatverandering is in hoge mate een ruimtelijk vraagstuk. Meer warme zomers en een toenemende kans op extreme weersituaties vragen bij een verdere ontwikkeling van de stad om het vergroten van afvoer- en absorptievermogen in stedelijke watersystemen en het voorkomen van 'hitte-eilanden' en hittestress.

Klimaatadaptatie

In de afgelopen jaren is steeds meer aandacht gekomen voor klimaatverandering. Naast de overheid kunnen ook particuliere initiatieven bijdragen aan het klimaatbestendiger inrichten van het terrein. Binnen de percelen in het plangebied bestaan mogelijkheden voor creatieve, simpele en efficiënte oplossingen om water of vasthoudmaatregelen aan te leggen of toe te passen. Dit kan zowel op de bebouwing, aan de gevel, op het maaiveld als in de bodem.

Groen brengt zowel verkoeling door verdamping als zowel waterberging in de bodem. Voor het realiseren van relatief eenvoudige klimaatadaptieve maatregelen en voorzieningen als groene dakbedekking op gebouwen -waarvoor (nog) een subsidieregeling bestaat in Den Haag- en het in de bodem infiltreren van hemelwater is geen omgevingsvergunning vereist. Voor dat soort maatregelen en voorzieningen hoeven in een bestemmingsplan geen regels te worden opgenomen.
Het hoogheemraadschap Delfland heeft (in ieder geval in 2017) een stimuleringsregeling Klimaatadaptatie.

Een bestemmingsplan kan wel regels bevatten voor het realiseren van voorzieningen voor de berging van hemelwater, het vrij houden van bebouwing van overloopgebieden, het vrij houden van bebouwing langs beken of van lage plekken die natuurlijke waterbergingen vormen, het ophogen van gronden of het realiseren van bouwwerken ter voorkoming van overstromingen en andere voorzieningen en bouwwerken met een mogelijke impact op de kwaliteit van de woon- en leefomgeving.

Ook in de toekomst zal in omgevingsplannen aandacht voor klimaatbestendigheid nodig zijn. Nu we te maken krijgen met grotere weersextremen dan kunnen met name maatregelen ter voorkoming van onnodige verharding (voor- en achtertuin), regentonnen, groene daken, ontkoppeld hemelwater e.d. een grote bijdrage leveren aan het vasthouden en vertraagd afvoeren van regenwater.

3.8.2 Gebiedsgericht milieubeleid

Handleiding Gebiedsgericht Milieubeleid

Een belangrijk instrument bij samenwerking tussen ruimtelijke ordening en milieu is het Gebiedsgericht Milieubeleid (2005). 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: geluid, lucht, bodem, afval, water, ecologie en groen, energie, mobiliteit, externe veiligheid en binnenmilieu. 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 zijn zes gebiedstypen gedefinieerd.

- Wonen;
- Werken;
- Gemengde gebieden met accent op wonen;
- Gemengde gebieden met accent op werken;
- Verkeersinfrastructuur
- Groene hoofdstructuur en water.

Het gebiedsgericht milieubeleid maakt onderscheid tussen drie verschillende ambitieniveaus:

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

De volgende ambities zijn voor het gebiedstype wonen van belang. Bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied zijn de bovengenoemde milieuambities richtinggevend.

Thema	**Ambitie Gebiedstype Wonen**
Bodem	Extra
Externe veiligheid	Maximaal
Geluid	Maximaal
Lucht	Maximaal
Mobiliteit	Extra
Schoon	Extra
Water	Ambities per poldereenheid
Natuur	Extra
Klimaat	Maximaal

Bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied zijn de bovengenoemde milieuambities richtinggevend. In het bestemmingsplan worden echter geen nieuwe ontwikkelingen mogeljik gemaakt met uitzondering van dakopbouwen ter uitbreiding van bestaande woningen.

3.9 Overig sectoraal beleid

In het plangebied zijn ook functies aanwezig waarvoor apart beleid is geformuleerd om nieuwe vestiging zo veel mogelijk te voorkomen. De bestaande vestigingen mogen worden voortgezet op grond van de beleidsstukken die hieronder worden behandeld.

Seksinrichtingen

Ten tijde van het van kracht zijn van het bordeelverbod werden seksinrichtingen (o.a. prostitutie-inrichting, erotische massagesalon, seksclub en escortbedrijf) voor het grootste deel van de gemeente Den Haag gereguleerd door een tweetal Leefmilieuverordeningen: Oude Centrum en Stationsbuurt (1992) en Recreatie-inrichtingen c.a. (1994). Na de afschaffing van het bordeelverbod op 1 oktober 2000 werd de regeling aangepast en opgenomen in het bestemmingsplan Parapluherziening Seksinrichtingen (2003). Hiermee is aan alle geldende bestemmingsplannen in de gemeente Den Haag een regeling over seksinrichtingen toegevoegd. Evenals in het bestemmingsplan Bezuidenhout (2014) is in het volgende pand een seksinrichting toegestaan:

- Bezuidenhoutseweg 383

Het pand zal met een functieaanduiding seksinrichting (si) op de verbeelding worden weergegeven en in de regels (zie artikelen 4 en 9) vastgelegd. Indien de locatie niet meer in gebruik is als seksinrichting, kan het gebruik in overeenstemming worden gebracht met de bestemming Wonen - 2.

Hoofdstuk 4 Wet en Regelgeving

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de voor het bestemmingsplan relevante milieuaspecten in beeld gebracht.

4.2 Externe veiligheid

4.2.1 Algemene beginselen externe veiligheid

Burgers mogen voor de veiligheid en hun woonomgeving rekenen op:

- een minimum beschermingsniveau, uitgedrukt als het plaatsgebonden risico (PR) en
- een expliciete afweging en verantwoording van de kans op een groot ongeluk met veel slachtoffers, uitgedrukt als het groepsrisico (GR).

In de Wet milieubeheer wordt voor het plaatsgebonden risico een grenswaarde gehanteerd van 10-6 (kans op een miljoen). De aanvaardbaarheid van het groepsrisico wordt beoordeeld op basis van de kans op een ongeval in relatie tot een aantal dodelijke slachtoffers. 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 relatie tussen de kans en het effect van een calamiteit wordt de oriënterende waarde, of oriëntatiewaarde (OW) genoemd. Dit is geen harde norm. De gemeente heeft beleidsruimte om hiervan af te wijken.

Voor het berekenen van het groepsrisico is het vaststellen van het invloedsgebied van belang. Dit gebied wordt doorgaans bepaald door de berekening van het grootst mogelijke ongeval waar hooguit bij 1% van de blootgestelde personen dodelijk letsel optreedt (1% letaliteit). Dit geldt zowel voor stationaire bronnen als voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (weg, spoor, water en buisleidingen). Voor LPG-tankstations wordt echter het invloedsgebied bepaald door de 100% letaliteitsgrens.

De afweging voor de aanvaardbaarheid van het groepsrisico is gebaseerd op de specifieke invloedsgebieden (inventarisatieafstanden) van de risicobron. Wanneer kwetsbare bestemmingen buiten de invloedsgebieden liggen behoeft het groepsrisico niet te worden vastgesteld (minimale effecten als gevolg van een calamiteit).

Voorlichting burgers bij (dreigende) calamiteit

In het kader van de 'wat doe je' campagne zijn folders gemaakt en voor het publiek beschikbaar gesteld via de stadsdeelkantoren en de brandweerkazernes in Den Haag. In deze folders wordt voor verschillende calamiteiten (brand, uitvallen nutsvoorzieningen) de te nemen maatregelen beschreven.

Het alarmeren van de bevolking vindt plaats met behulp van sirenes en door middel vanhuis-aan-huis meldingen door de hulpdiensten, eventueel met een geluidswagen. Beide systemen hebben beperkingen: een sirene geeft geen informatie over de ramp, huis-aan-huis gaan of een geluidswagen inzetten kost tijd.

Sinds 11 juni 2012 kunnen bewoners van Den Haag snel geïnformeerd worden in geval van een (dreigende) calamiteit met gevaarlijke stoffen door de inzet van NL-Alert.
NL-Alert is een nieuw waarschuwings- en alarmeringssysteem van de overheid voor de mobiele telefoondat die beperkingen kan ondervangen. Door middel van cell-broadcasting kunnen bewoners in de nabijheid van een risicovol object tijdig worden gealarmeerd in geval van een (dreigende) calamiteit via een sms-bericht. NL-Alert beperkt zich niet alleen tot het waarschuwen maar meldt ook dát er iets aan de hand is en wat mensen moeten doen. Via de meldkamer van de regionale Brandweer wordt het bericht naar de dichtstbijzijnde GPRS-zendmast gestuurd. Omdat het bericht naar een specifiek zendgebied wordt gestuurd, kan informatie toegesneden op de situatie worden geleverd.

De bevolking alarmeren met korte teksten naar mobiele telefoons is nieuw. De TU Delft heeft daarom via een webexperiment onderzocht wat voor type alarmberichten het duidelijks en effectiefst zijn. Een belangrijke voorwaarde is dat de berichten kort zijn. Om de ontvanger van een bericht tot actie te bewegen is van belang om in het tekstbericht de locatie van de (dreigende) ramp te vermelden.

NL-Alert en cell-broadcasting zijn nog geen bekende begrippen. Bekendheid met de techniek is een voorwaarde, zodat de bevolking weet onder welke omstandigheden een bericht op een mobiele telefoon kan worden ontvangen. Met de invoering van dit alarmeringssysteem is ook een voorlichtingscampagne in Haaglanden gestart.

Op basis van bovenstaand wordt voor onderstaande externe-veiligheids gebieden ingegaan op derelevantie voor het plangebied.

4.2.2 Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg

Op grond van de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen moet bij een bestemmingsplan de risicobenadering worden toegepast.

In het kader van de Nota Vervoer gevaarlijke stoffen definieert het rijk momenteel een basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het basisnet beoogt daarbij de spanning tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen, ruimtelijke ontwikkelingen en veiligheid te verminderen door het vaststellen van gebruiksruimtes voor het vervoer en veiligheidszones voor de ruimtelijke ordening.

Op 1 november 2011 is de Handleiding Risicoanalyse Transport verschenen (concept). In deze handleiding zijn de effectafstanden 1%-letaliteit (invloedsgebieden) vastgelegd. In onderstaande tabel zijn de afstanden voor de meest gangbare stofcategorieën weergegeven.

Stofcategorie		Invloedsgebied [m]
LF1	Brandbare vloeistoffen (diesel)	45
LF2	Brandbare vloeistof (benzine)	45
GF3	Brandbare gassen (propaan, LPG)	355
GT3	Toxisch gas (ammoniak)	560
LT1	Toxische vloeistof (acrynitril)	730
LT2	Toxische vloeistof (propylamine)	880
LT3	Toxische vloeistof (acroleïne)	> 4000
LT4	Toxische vloeistof (methylisocyanaat)	> 4000

Tabel 1: Invloedsgebieden vervoer gevaarlijke stoffen over de weg. Bron: bijlagenrapport Handleiding Risicoanalyse Transport (HART)

Met het in werking treden van de gewijzigde Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, per 31 juli 2012 (Stcrt. 14687, 2012), is het gebruik van deze handleiding verplicht.

4.2.2.1 Rijkswegen

Voor omgevingsbesluiten die ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk maken langs wegen die deel uitmaken van het basisnet kan de berekening van het plaatsgebonden risico (PR) achterwege blijven. Bij het basisnet gelden namelijk de afstanden die in bijlage 2 bij deze circulaire zijn opgenomen. Tot het basisnet behoren in Den Haag de rijkswegen A4, A12 en A13.

De geprojecteerde bestemmingen liggen buiten de in bijlage 2 van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen genoemde veiligheidsafstanden voor de hierboven opgesomde wegen.

Om te voorkomen dat bij kleinere veiligheidszones de burger onvoldoende beschermd wordt tegen de mogelijke gevolgen van een incident met brandbare vloeistoffen zijn langs routes waarover veel brandbare vloeistoffen vervoerd worden plasbrandaandachtsgebieden (PAG) aangewezen.

Dit zijn gebieden tot 30 m van de weg waarin, bij de realisering van kwetsbare objecten, rekening dient te worden gehouden met de effecten van een plasbrand. De contour wordt gemeten vanaf de rechterrand van de rechterrijstrook.

De A4 tussen Knooppunt Ypenburg en Zoeterwoude Dorp en de A13 zijn aangemerkt als een plasbrandaandachtsgebied. De A4 tussen Knooppunt Ypenburg en Den Haag Zuid (afrit 12), de A12 en de A44-N44 hebben géén plasbrandaandachtsgebied.

De geprojecteerde ruimtelijke ontwikkeling ligt buiten plasbrandaandachtsgebieden.

Voor het vaststellen van het maximale invloedsgebied is gebruik gemaakt van de meest recente vervoerscijfers van Rijkswaterstaat. Hierbij zijn de volgende trajecten beschouwd:

A4, tussen knooppunt Prins Clausplein en knooppunt Ypenburg (Z8)

A4, tussen knooppunt Ypenburg en Den Haag Zuid (Z9)

A12, tussen knooppunt Prins Clausplein en afslag 3 (Utrechtsebaan)

De vervoersfrequenties voor deze wegvakken en de overige wegen waarover vervoer van routeplichtige stoffen plaatsvindt, staan in onderstaande tabel.

Tabel: Vervoersfrequenties gevaarlijke stoffen

Utrechtsebaan (Z16)	656	0	0	0	0
A12, tussen Prins Clausplein en afslag 3	-	-	-	-	-
A4 (Z8)	2376	208	682	32	0
A4 (Z9)	281	0	88	0	0

Bron: Tellingen AVIV 2007 (databestand Rijkswaterstaat november 2011)

Uit een latere telling, in opdracht van Rijkswaterstaat, blijkt dat er jaarlijks 830 tankwagens van de stofcategorie GF3 over de Utrechtsebaan rijden.

Voor de Utrechtsebaan en de Benoordenhoutseweg heeft adviesbureau AVIV in opdracht van het Stadsgewest Haaglanden in 2008 eveneens tellingen verricht.

Volgens het rapport d.d. 22 december 2008, kenmerk 081456, blijkt dat er wel vervoer van stoffen behorende tot categorie LT1 (toxische stoffen) over de Utrechtsebaan en de Benoordenhoutseweg plaatsvindt (41 transportbewegingen per jaar). Dit is niet in overeenstemming met de tellingen in opdracht van Rijkswaterstaat.

Het plangebied ligt op circa 2.900 m vanaf de A4. Gelet op deze afstand zijn voor de beoordeling van het groepsrisico alleen de stoffen behorende tot categorie LT3 en LT4 van belang. Toxische stoffen worden over het traject Z8 vervoerd (zie bovenstaande tabel). Een nadere beoordeling van de risico's is daarom noodzakelijk.

Het plangebied ligt ook binnen het maatgevende invloedsgebied (LT1) van de Benoordenhoutseweg (730 m) maar buiten het invloedsgebied van het vervoer van LPG en propaan (GF3). Voor het bepalen van het groepsrisico is de Benoordenhoutseweg daarom niet van belang.

Delen van de A12 en de Utrechtsebaan liggen in het plangebied. Deze weggedeelten worden aan weerzijden begrensd door bebouwing (kwetsbare bestemmingen). Plaatselijk zijn deze weggedeelten overspannen met bebouwing. Een nadere beoordeling van de risico's langs de Utrechtsebaan is daarom noodzakelijk.

A4

Voor het vaststellen van de hoogte van het groepsrisico is het transport van LPG en propaan bepalend. Het plangebied ligt buiten het invloedsgebied van het transport van deze stoffen over de A4. Aangezien volgens de Handleiding Risicoanalyse Transport alleen de populatie binnen 300 m vanaf de transportroute bijdraagt aan het groepsrisico, is verder onderzoek door middel van een kwantitatieve risicoanalyse overbodig. De verwachte groei van de vervoersintensiteiten voor de stofcategorie LT3, gedurende de planperiode, verandert daar niets aan. De ontwikkelingen in het plangebied dragen niet bij aan het groepsrisico vanwege de A4.

A12 / Utrechtsebaan

Voor de toekomstige situatie (2023) wordt uitgegaan van de gebruiksruimte volgens tabel 2 van de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Dit is de maximale vervoersfrequentie (inclusief toekomstige groei) waarmee gerekend dient te worden bij het vaststellen van een bestemmingsplan. Deze gebruiksruimte wordt in 2013 wettelijk vastgelegd (basisnet) en geldt als plafond.

Voor de A12 tussen het Prins Clausplein en afslag 4 (Voorburg) is de gebruiksruimte 1.500 tankwagens van de stofcategorie GF3 (propaan en LPG). Zoals eerder vermeld, is LPG de maatgevende stof voor het vaststellen van het groepsrisico.

Afslag 4 van de A12 wordt gebruikt voor het bevoorraden van de LPG-tankstations aan de Maanweg, de Binckhorstlaan en de Neherkade. Uit de maximaal toegestane jaarlijkse doorzet LPG van elk van deze tankstations, volgt dat sprake is van ruim 500 tankwagenbewegingen (heen en terug) per jaar via afrit 4 en de oprit vanuit de Binckhorst.

De Prins Bernhardlaan in de gemeente Leidschendam-Voorburg (verlengde van de Maanweg) voert door de bebouwde kom en is niet aangewezen voor het vervoer van routeplichtige stoffen. Vanuit de

Binckhorst is het verkeerstechnisch niet mogelijk om via de ontheffingsroute de weg via de A12/Utrechtsebaan, richting centrum, te vervolgen. Al het verkeer rijdt terug richting Prins Clausplein.

Het LPG-tankstation aan de Prinses Beatrixlaan wordt bevoorraad via afslag 3 (Bezuidenhout). De maximale doorzet LPG van dit tankstation bedraagt 499 m3 per jaar. Dit komt overeen met maximaal 70 tankwagen-bewegingen per jaar. De ontheffingsroute voor het bevoorraden van dit tankstation voert langs de kantoren van Siemens en Nationale Nederlanden. Deze bestaande kwetsbare bestemmingen liggen in het plangebied. Vanwege de opgelegde venstertijden (zie paragraaf 4.3.5) is er sprake van een verwaarloosbaar groepsrisico. In afwijking van het advies van de Veiligheidsregio Haaglanden d.d. 18 april 2013, kenmerk VRH 2013/2581/SL, is daarom vanwege het vervoer van LPG, van en naar het LPG-tankstation, geen kwantitatieve risicoanalyse uitgevoerd.

Dit houdt mede verband met de lage vervoersfrequentie en de lengte van de ontheffingsroute (circa 600 m).

Ook vanuit het LPG-tankstation aan de Prinses Beatrixlaan is het niet mogelijk om via de Utrechtsebaan richting centrum te rijden. Na het lossen van LPG keert de tankwagen terug via de A12 richting Prins Clausplein.

Op grond van het basisnet (gebruiksruimte) zijn op de Utrechtsebaan ongeveer 900 tankwagenbewegingen mogelijk (tankwagens met LPG of propaan die geen gebruik van afrit 3 of 4 hebben gemaakt). Een hogere vervoersfrequentie impliceert dat strijdigheid met het basisnet optreedt.

Voor het bepalen van de vervoersfrequentie GF3 in 2013 is niet van de tellingen uitgegaan. Het LPG-tankstation aan de Duinstraat is in 2010 geamoveerd. Dit resulteert in een lagere vervoersfrequentie. De invoering van venstertijden zal mogelijk een lichte afname van het aantal tankwagenbewegingen tot gevolg hebben (bevoorrading gebied ten noorden van Leiden via knooppunt Burgerveen).

In de berekeningen zijn daarom twee vervoersstromen gehanteerd: 700 tankwagens (huidige vervoersintensiteit) en 900 tankwagens (basisnet / 2023).

In de bestaande situatie (zonder venstertijden) wordt de oriëntatiewaarde in ruime mate overschreden.

In opdracht van de gemeente heeft adviesbureau Peutz voor de bestaande situatie verschillende varianten onderzocht, gericht op het terugbrengen van het groepsrisico tot onder de oriëntatiewaarde. Uit de kwantitatieve risicoanalyse (rapport van 29 oktober 2012, kenmerk O 15258-2-RA-001) blijkt dat met de invoering van venstertijden (alleen vervoer van LPG en propaan gedurende de avond en de nacht) deze doelstelling wordt bereikt. Ook wanneer het vervoer van LPG en propaan gedurende het weekend overdag wordt toegestaan, blijft het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde.

Om de overschrijding van het groepsrisico in de huidige situatie aan te pakken en nieuwe ontwikkelingen mogelijk te maken, zal het college in juni 2013 een voorstel aan de raad voorleggen.

In dit raadsvoorstel wordt de Utrechtsebaan aangewezen als route bedoeld in artikel 18 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Op grond van dit raadsvoorstel worden ook de Lozerlaan en de Ockenburghstraat aangewezen.

Aangezien het raadsvoorstel in samenspraak met alle belanghebbenden tot stand is gekomen, wordt thans op het besluit van de raad vooruitgelopen. Hierbij wordt vooralsnog verondersteld dat het raadsvoorstel door de gemeenteraad is behandeld op het moment dat het bestemmingsplan Bezuidenhout definitief wordt vastgesteld. Het raadsbesluit zal tot gevolg hebben dat de Internationale Ring (behoudens ontheffinghouders) niet meer mag worden gebruikt voor het vervoer van routeplichtige stoffen. Daarmee wordt de perifere verbinding 'Internationale Ring - Utrechtsebaan' doorbroken. Deze ontwikkeling zal, in combinatie met de venstertijden, bijdragen aan een mogelijke afname van het vervoer van LPG en propaan op de Utrechtsebaan.

4.2.2.2 Zelfredzaamheid

Omdat de locaties waarvoor de wijzigingsbevoegdheid geldt allemaal geheel of gedeeltelijk binnen het invloedsgebied van de A4 liggen (vanwege het transport van toxische vloeistoffen) moeten wel de mogelijkheden voor zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid worden verkend. Gelet op de enorme afstand tot de A4, is het treffen van bouwkundige maatregelen in de geprojecteerde woningen (bijvoorbeeld het op een centrale plaats afsluiten van de ventilatie) disproportioneel in relatie tot de kans op een ongeval en de gevolgen daarvan. Deze maatregel is bovendien weinig effectief gelet op de aanwezigheid van te openen ramen en deuren. Op een afstand van meer dan 3 km zullen de letale gevolgen uiterst beperkt zijn. Het gesloten houden van ramen is de meest effectieve maatregel. Door een tijdige inzet van NL-Alert (zie eerder) kunnen bewoners binnen het plangebied er voor zorgen dat zij geen nadelige gevolgen van een ramp zullen ondervinden.

4.2.3 Vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor

Op grond van de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen moet bij een bestemmingsplan de risicobenadering worden toegepast. Dit geldt wanneer de ontwikkeling binnen 200 m van de transportas is gesitueerd. Het plan grenst aan het baanvak Den Haag-Leiden.

Op dit spoortraject (baanvak 67) vindt geen regulier vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Onder bijzondere omstandigheden (omleidingen als gevolg van een calamiteit op een ander baanvak) is het vervoer van gevaarlijke stoffen met behulp van ketelwagens mogelijk (omleidingscenario).

In opdracht van de gemeente Leidschendam-Voorburg heeft adviesbureau AVIV BV een kwantitatieve risicoanalyse uitgevoerd voor het hierboven omschreven omleidingscenario.

Voor de verschillende categorieën gevaarlijke stoffen is met het rekenmodel RBM II (versie 1.3) een berekening uitgevoerd met 50 ketelwagens per jaar. Het deel van het plangebied dat binnen het invloedsgebied van baanvak 67 is gelegen, is bij het vaststellen van de populatiegegevens betrokken. De uitkomsten van de kwantitatieve risicoanalyse zijn daarmee representatief voor het bestemmingsplan Bezuidenhout, 1e herziening.

Uit het rapport van 17 januari 2012 (kenmerk 112138) blijkt dat het plaatsgebonden risico binnen het baanvak blijft.

Gelet op deze uitkomsten is nadere verantwoording van het groepsrisico niet noodzakelijk.

4.2.4 Buisleidingen

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Het uitgangspunt is dat er een verplichting geldt om het groepsrisico mee te wegen en te verantwoorden bij de vaststelling van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op het invloedsgebied van een geprojecteerde of bestaande buisleiding.

In het plangebied ligt een aardgastransportleiding met een werkdruk van 40 bar. Volgens bijlage 6 van het Handboek buisleiding in bestemmingsplannen - Handreiking voor opstellers van bestemmingsplannen van maart 2010 is voor bovengenoemde buisleiding sprake van een invloedsgebied van 170 m (1% letaliteitszone).

Ten aanzien van de verantwoording van het groepsrisico onderscheidt het Bevb situaties waarin een 'volledige' verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk is en situaties waarin met een beperktere verantwoording kan worden volstaan. Er zijn twee situaties waarin volstaan kan worden met een beperkte verantwoording:

1. Indien het bestemmingsplan betrekking heeft op het gebied tussen de 100% letaliteitszone en de 1% letaliteitszone van de buisleiding, of
2. Wanneer het groepsrisico minder dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde (OW) bedraagt of het groepsrisico (uitgedrukt in relatie tot de OW) met minder dan 10% toeneemt.

Aangezien de buisleidingen in het plangebied liggen, is het eerste criterium niet van toepassing.

Plaatsgebonden risico

De plaatsgebonden risicocontour van de aardgastransportleiding (10^{-6} per jaar) ligt op de leiding zelf. Op

de leiding is geen bebouwing gelegen en op basis van dit bestemmingsplan wordt dit ook niet mogelijk gemaakt. Hiermee wordt voldaan aan de normen die in het Besluit externe veiligheid buisleidingen worden gesteld ten aanzien van het plaatsgebonden risico.

Groepsrisico

In opdracht van het Stadsgewest Haaglanden heeft adviesbureau AVIV BV in 2011 een kwantitatieve risicoanalyse uitgevoerd voor alle buisleidingen in de regio. Het groepsrisico ter plaatse van de leiding W-514-016 is circa 0,25 maal de oriëntatiewaarde (bestaande situatie). Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van het Nationaal populatiebestand groepsrisicoberekeningen. De gegevens staan in het rapport Kwantitatieve Riscicoanalyse Den Haag 02.

In het invloedsgebied worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Toename van het groepsrisico als gevolg van dit bestemmingsplan is derhalve niet aan de orde. Een nadere verantwoording is daarom niet noodzakelijk.Er bevinden zich geen hogedruk aardgastransportleidingen in de buurt van het plangebied.

4.2.5 Inrichtingen

Aan de Prinses Beatrixlaan, op de grens van het plangebied, is een LPG-tankstation gelegen. Binnen de, voor dit LPG-tankstation geldende, 10-6 per jaar plaatsgebonden risicocontouren bevinden zich geen beperkt kwetsbare of kwetsbare objecten.'

Voor dit tankstation is door adviesbureau AVIV, in opdracht van de gemeente, een kwantitatieve risicoanalyse uitgevoerd. Voor deze berekeningen is uitgegaan van de maximaal vergunde jaarlijkse doorzet LPG. Volgens het rapport van 25 juni 2010 is de overschrijdingsfactor van de oriëntatiewaarde voor verlading overdag 0,72 en voor verlading 's avonds 0,3.Uitgangspunt is dat het LPG-tankstation wordt bevoorraad door LPG-tankwagens voorzien van een hittewerende bekleding.

Het verschil in de hoogte van het groepsrisico is gelegen in verschillen in populatiedichtheid gedurende de dagdelen. Binnen de invloedsgebieden (150 m) rondom het LPG-vulpunt en het ondergrondse LPG-reservoir bevindt zich namelijk een aantal grote kantoorgebouwen (Siemens, Nationale Nederlanden).

De bevoorrading van het LPG-tankstation vereist een ontheffing van het verbod om LPG (routeplichtige stof) over niet aangewezen wegen te vervoeren. Dit betreft alle wegen en weggedeelten vanaf afslag 3 (Bezuidenhout) van de A12 tot aan het betreffende LPG-tankstation.

Bij besluit van 12 april 2013, kenmerk BSD/2013.419, is door burgemeester en wethouders van Den Haag aan LP Autogas BV een ontheffing verleend. De ontheffing geldt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen klasse 2 met UN-nummer 1965 (LPG) over het Schenkviaduct en de Prinses Beatrixlaan. De ontheffing geldt uitsluitend voor LPG-tankwagens voorzien van een hittewerende bekleding.

In dit besluit zijn venstertijden opgenomen waarbinnen het lossen van LPG is toegestaan. Bevoorrading is alleen gedurende de avond toegestaan (van 18.00 uur tot 23.00 uur). Hiermee wordt niet alleen het groepsrisico tijdens het lossen van LPG tot een minimum beperkt (zie hierboven) maar is ook de transportveiligheid vanwege het vervoer gewaarborgd.

Door het opleggen van venstertijden zijn maatregelen in relatie tot zelfredzaamheid van ondergeschikt belang. Binnen een straal van 325 m rondom de LPG-installaties bevinden zich op Haags grondgebied voornamelijk kantoorgebouwen. Tijdens het lossen van LPG is de bezettingsgraad van deze kantoren zeer laag. Binnen deze zone bevinden zich wel woningen op het grondgebied van de gemeente Leidschendam-Voorburg. Voorlichting aan bewoners is dan primair de verantwoordelijkheid van laatstgenoemde gemeente. De gemeente Leidschendam-Voorburg is bekend met dit vraagstuk en beschikt over de eerder genoemde kwantitatieve risicoanalyse van 25 juni 2010 en de recent verleende ontheffing. De gemeente Leidschendam-Voorburg was ook nauw betrokken bij het totstandkomen van het raadsvoorstel tot invoering van venstertijden op de Utrechtsebaan.

4.2.6 Advies regionale brandweer

Advies regionale brandweer

Uit de circulaire RNVGS en Besluit externe veiligheid buisleidingen volgt dat de regionale brandweer om

advies moet worden gevraagd bij een verantwoording van het groepsrisico. In dit kader is de Veiligheidssregio Haaglanden in staat gesteld een advies uit te brengen over het groepsrisico, de zelfredzaamheid en de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval. Op 18 april 2013 heeft de Veiligheidssregio Haaglanden een advies uitgebracht.
In het advies wordt aangegeven dat de Veiligheidssregio Haaglanden adviseert de volgende maatregelen te treffen om de veiligheidsrisico's te verlagen en de zelfredzaamheid, bestrijdbaarheid en beheersbaarheid te vergroten.

Effectreducerende maatregelen
A. Om de gevolgen bij het vrijkomen van giftige stoffen te beperken, wordt geadviseerd om bij eventuele ver- en (vervangende nieuwsbouw van objecten bestemd voor het verblijf van mensen een technische voorziening te plaatsen, zodat de ventilatie met een eenvoudige handeling (centraal) kan worden uitgeschakeld. Dit mag ook een handmatige handeling zijn. Het is daarbij van belang dat ook ramen en ventilatieopeningen kunnen worden gesloten.

B. Geadviseerd wordt dat in de objecten waarin personeelsleden, bezoekers en/of verminderd tot niet zelfredzame personen zich kunnen bevinden, de persoonsleden en/of de BHV-organisatie of de begeleiding is voorbereid op eventuele calamiteiten met gevaarlijke stoffen. Hierbij is het van belang dat zij ook weten hoe daarbij te handelen, zodat zij de overige personeelsleden/bezoekers kunnen assisteren om zichzelf in veiligheid te brengen. Bijvoorbeeld om bezoekers en/of verminderd tot niet zelfredzame personen van de objecten te assisteren om zichzelf in veiligheid te brengen. Hierbij is het ook belangrijk dat dit wordt geborgd en structureel wordt geoefend. Bijvoorbeeld door middel van een plan ten behoeve van noodsituaties.

Maatregelen ter bevordering van de zelfredzaamheid

C. Binnen het invloedsgebied van 325 meter van de Utrechtsebaan, de Schenkkade en de Laan van Nieuw Oost Indië en 325 van het LPG-tankstation is het belangrijk dat mensen veilig kunnen vluchten. Dit betekent dat bij ver- en (vervangende) nieuwbouw, onafhankelijk van de locatie van het incident, een vluchtweg vanuit het object wordt geadviseerd, via de tuin/gevel aan de afgekeerde zijde van deze risicobronnen. Dit geldt voor alle objecten die bestemd zijn voor het verblijf van mensen.

D. Geadviseerd wordt om na te gaan of delen van het plangebied daadwerkelijk buiten het bereik liggen van een landelijke alarmsirene. Wanneer dit het geval is, dan wordt geadviseerd om op een andere manier de gebruikers van het gebied te alarmeren bij incidenten.

E. Geadviseerd wordt om bewoners, personeelsleden en vaste bezoekers binnen het plangebied te informeren over de verschillende risico's en gevaren van deze risicobronnen en de wijze van alarmeren en de wenselijke manier van reageren tijdens incidenten (risicocommunicatie). Dergelijke informatie dient op gezette tijden herhaald te worden, zodat het onderwerp onder de aandacht blijft.

Beoordeling maatregelen

A. Het al dan niet plaatsen van een technische voorziening is een afweging die op bouwplanniveau plaatsvindt. In dat stadium zal het bouwplan worden voorgelegd aan de Veiligheidsregio.

Gelet op de enorme afstand tot de A4, is het treffen van bouwkundige maatregelen in de geprojecteerde woningen (bijvoorbeeld het op een centrale plaats afsluiten van de ventilatie) disproportioneel in relatie tot de kans op een ongeval en de gevolgen daarvan. De door de Veiligheidsregio Haaglanden voorgestelde maatregel is sterk afhankelijk van het ontwerp van het woongebouw. De maatregel is namelijk weinig effectief wanneer ramen en deuren geopend kunnen worden. Op een afstand van meer dan 3 km zullen de letale gevolgen uiterst beperkt zijn.

Het gesloten houden van ramen is de meest effectieve maatregel. Door een tijdige inzet van E-Alert (zie eerder) kunnen bewoners binnen het plangebied er voor zorgen dat zij geen nadelige gevolgen van een ramp zullen ondervinden.

B. Het op de hoogte zijn van de persoonsleden en/of de BHV-organisatie of de begeleiding van de risico's van de externe veiligheidsrisico's kan positief bijdragen aan de veiligheid. De gemeente zal zich inspannen om hen op de hoogte te stellen van de risico's en hoe gehandeld moet worden bij een incident.

C. Gezien het conserverende karakter van het bestemmingsplan zijn de mogelijkheden voor het bouwkundige vluchtwegen beperkt/ niet aanwezig. Ten aanzien van de wijzigingsmogelijkheden in het plan, zal bij de vaststelling van betreffende wijzigingsplannen dit aspect nader beschouwd worden en indien mogelijk nadere regels voor gesteld worden.

D. Geheel Bezuidenhout en derhalve ook het gehele plangebied ligt voldoende binnen het bereik van de landelijke alarmsirene.

E. In het kader van de 'wat doe je' campagne zijn folders gemaakt en voor het publiek beschikbaar gesteld via de stadsdeelkantoren en de brandweerkazernes in Den Haag. In deze folders wordt voor verschillende calamiteiten (brand, uitvallen nutsvoorzieningen) de te nemen maatregelen beschreven.

In onderstaande tabel zijn de maatregelen samengevat die genomen kunnen worden om de risico's te beperken. In de tabel is een inschatting opgenomen van de bijdrage die een maatregel kan leveren aan de risicobeperking van een bepaald scenario.

		Scenario's					
		Dagelijkse incidenten	Transport gevaarlijke stoffen			LPG-tankstation	
		Zoals brand, waterover-last, etc.	Meest waarschijn-lijk: 'lekkage'	Ergst denkbaar: 'Bleve tankwagen brandbaar gas Utrechtsebaan en ontheffingsroute'	Ergst denkbaar: 'vrijkomen giftige stof rijksweg A4 of Utrechtsebaan'	Meest waarschijn-lijk: 'lekkage'	Ergst denkbaar: 'Bleve'
Geadviseerde maatregelen	Effectreducerende maatregelen						
	A. Afschakelbare ventilatie	+	+	0	++	0	0
	B. Voorbereiding interne organisatie	+	+	++	++	+	++
	Maatregelen t.b.v. zelfredzaamheid						
	C. Ontvluchting van risicobron af	0	+	++	0	+	++
	D. Sirenedekking	0	+	++	++	0	++
	E. Risicocommunicatie	+	+	++	++	+	++

Legenda:
++ = zeer positief effect op verlaging risico ; + = positief effect op verlaging risico ; 0 = geen effect op risico

4.3 Geluid

De Wet geluidhinder stelt eisen met betrekking tot de geluidsbelasting van geluidsgevoelige objecten – bijvoorbeeld woningen – door drie verschillende geluidsbronnen: industrie, spoorwegverkeer en wegverkeer.

Industrielawaai

In en rond het plangebied zijn geen industrieterreinen waarop aangewezen inrichtingen zijn of kunnen worden gevestigd.

Spoorweglawaai

Op grond van de Wet geluidhinder hebben spoorwegen een geluidszone, waarbinnen bepaalde normen gelden voor de geluidsbelasting op woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen. Nabij het plangebied zijn spoorwegen gelegen. De geluidszone voor de spoorwegen is 700 meter.

Wegverkeerslawaai

Op grond van de Wet geluidhinder hebben wegen een geluidszone, waarbinnen bepaalde normen gelden voor de geluidsbelasting op woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen en waarbinnen een akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd. De wet maakt een uitzondering voor wegen waar de maximale snelheid 30 km/uur is. Deze wegen hoeven niet in het onderzoek te worden betrokken.

De Wet geluidhinder kent een voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor wegverkeerslawaai. Voor nieuwe situaties kunnen hogere waarden worden vastgesteld. Deze bedraagt voor wegverkeerslawaai 63 dB.

Procedure hogere grenswaarden

Wanneer de voorkeursgrenswaarden worden overschreden en uit akoestisch onderzoek voldoende onderbouwd is gebleken dat maatregelen om die overschrijding teniet te doen of te beperken niet mogelijk of haalbaar zijn, kan parallel aan de bestemmingsplanprocedure, een procedure voor het verkrijgen van een hogere grenswaarde ingevolge de Wet geluidhinder worden gestart. Deze procedure

moet zijn afgerond alvorens het bestemmingsplan wordt vastgesteld.

Het bestemmingsplan Bezuidenhout, 1e herziening maakt geen ontwikkelingen mogelijk anders dan dakopbouwen.

4.4 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de Wet tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) in werking getreden. De luchtkwaliteitseisen zijn opgenomen in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm).

De luchtkwaliteit in een bepaald gebied wordt bepaald door de achtergrondconcentratie van fijn stof (PM10, deeltjes <10 µm) en stikstofdioxide (NO_2) plus de bijdragen van lokale bronnen die bij de achtergrondconcentratie opgeteld worden.

Bij de besluitvorming over bouw- en bestemmingsplannen dient te worden onderzocht of een project 'in betekenende' mate van invloed is op de luchtkwaliteit: in artikel 5.16 van de Wet milieubeheer is aangeven dat een bestuursorgaan bevoegdheden kan uitoefenen of wettelijke voorschriften kan toepassen indien aannemelijk kan worden gemaakt dat de uitoefening of toepassing niet 'in betekenende mate' bijdraagt aan de concentraties in de buitenlucht.

De definitie van 'in betekenende mate' is vastgelegd in een algemene maatregel van bestuur. Projecten die de concentratie NO_2 of fijn stof met meer dan 3% van de grenswaarde verhogen, dragen in betekenende mate bij aan het verslechteren van de luchtkwaliteit. In concentraties uitgedrukt betekent dit een verslechtering van 1,2 µg/m^3 voor beide stoffen. De 3%-grens geldt sinds 1 augustus 2009, de datum waarop het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van kracht werd. De 3%-grens is voor een aantal categorieën van projecten in een ministeriële regeling omgezet in getalsmatige grenzen. Zo gaat het bij woningbouw om de toevoeging van 1.500 woningen netto bij één ontsluitingsweg, of 3.000 woningen bij twee ontsluitingswegen.

Het bestemmingsplan Bezuidenhout, 1e herziening gaat uit van het behoud van het huidige karakter en maakt geen ontwikkelingen mogelijk anders dan dakopbouwen. De luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer (zie ook bijlage 2 van de Wet Milieubeheer) vormen hierbij ***geen*** beletsel.

4.5 Bodem

Op 1 januari 2006 is de wijziging van Wet bodembescherming (Wbb) in werking getreden. Vertrekpunt van de nieuwe Wbb is dat in het merendeel van de gevallen van bodemverontreiniging, de daadwerkelijke bodemsanering wordt meegenomen in de ontwikkeling dan wel herontwikkeling van plangebied of projectlocatie.

De wettelijke doelstelling is voortaan functiegericht. Vroeger moesten alle functies van de bodem worden hersteld maar dit bleek in de praktijk lastig haalbaar. Hoge kosten en langdurige saneringen zorgden van stagnatie. De gewijzigde wet houdt rekening met het gebruik van de bodem en de (im)mobiliteit van de verontreiniging. De volgende uitgangspunten overheersen:

- het geschikt maken van de bodem voor het voorgenomen gebruik;
- het beperken van blootstelling aan en de verspreiding van de verontreiniging;
- het wegnemen van actuele risico's.

Saneringsverplichtingen zijn gekoppeld aan ontoelaatbare risico's die samenhangen met het huidige en toekomstige gebruik van de bodem. De uitvoering van deze verplichte saneringen wordt een stuk flexibeler. Het is niet meer altijd nodig de hele locatie aan te pakken. Er kan ook sprake zijn van deelsaneringen of een gefaseerde aanpak.

Ter plaatse van de gesaneerde gevallen zijn plaatselijk restverontreinigingen achtergebleven waardoor er gebruiksbeperkingen kunnen zijn. De gesaneerde locaties zijn wel geschikt voor het huidige gebruik.

Niet alle verdachte deellocaties in het plangebied zijn voldoende onderzocht. Voor die delen van het plangebied waar herinrichting en/of nieuwbouw plaatsvindt en waar nog geen onderzoek en/of sanering heeft plaatsgebonden, zal bodemonderzoek moeten worden uitgevoerd en eventueel gesaneerd moeten worden.

Uit de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Den Haag blijkt dat de grond (0-2,0 m-maaiveld) in het plangebied gemiddeld matig verontreinigd is met lood, zink en PAK (teerachtige stoffen) en licht verontreinigd met cadmium, koper en kwik. Het gebied kan derhalve geheel als verdacht worden aangemerkt. In het gebied is geen grondverzet mogelijk op basis van de bodemkwaliteitskaart.

Hoofdstuk 5 Planbeschrijving

5.1 Beschrijving van het plan

Het bestemmingsplan Bezuidenhout, 1e herziening is een partiële herziening van bestemmingsplan Bezuidenhout. Hierbij worden uitsluitend de bestemmingen Wonen - 1 en Wonen - 2 hersteld door met een nieuwe, volledige stedenbouwkundige heroverweging dakopbouwen mogelijk te maken.

5.2 Omgevingsvergunningen

In het bestemmingsplan Bezuidenhout is voor het binnengebied ingesloten tussen de Spaarwaterstraat en de Bezuidenhoutseweg een woonbestemming opgenomen met een maatvoeringsvlak ten behoeve van maximaal 40% bebouwing. Sindsdien is in 2014 een omgevingsvergunning (201414752) voor het bouwen van 24 woningen verleend. De woningbouw is inmiddels opgeleverd en om die reden wordt de omgevingsvergunning in dit bestemmingsplan als bij recht opgenomen.

In de jaren na het vaststellen (24-04-2014) van het bestemmingsplan Bezuidenhout zijn op de volgende adressen de volgende omgevingsvergunningen (dossiernummers voor de adressen) **verleend** voor het realiseren van dakopbouwen en/of dakterrassen (peildatum 30-09-2017). Gelet op het feit dat een dakterras als bouwlaag (zie begripsbepaling in 1.18) valt aan te merken zijn deze in onderstaande opsomming opgenomen:

Dakopbouw met dakterras:

- 201705126 Cornelis van der Lijnstr 145;
- 201706120 Joan Maetsuyckerstraat 24;
- 201710627 Johannes Camphuijsstraat;
- 201200590 Johannes Camphuijsstraat 186;
- 201204832 Johannes Camphuijsstraat 188;
- 201714907 Willem van Outhoornstr 97;
- 201208296 Merkusstraat 28 en 30;
- 201310526 Merkusstraat 150;
- 201710662 Stuyvesantstraat 47;
- 201705102 Stuyvesantstraat 5;
- 201607655 Stuyvesantstraat 385;
- 201518828 Van Lansbergestraat 46 en 48;
- 201616933 De Sillestraat 66;
- 201708394 Van Heutszstraat 22;
- 201518197 Rooseboomstraat 41;
- 201415725 Van Reesstraat 53;
- 201603304 Van Reesstraat 77;
- 201420574 Van Reesstraat 115;
- 201709311 Sibergstraat 37;
- 201406224 De Vriesstraat 55;
- 201200891 Maystraat 7;
- 201705893 Usselincxstraat 32;
- 201406224 Usselincxstraat;
- 201305774 Usselincxstraat 83;
- 201314074 Van de Parrastraat 24;
- 201611121 Jacob Mosselstraat 42.

Dakterras:

- 201520212 Johannes Camphuijsstraat 68;
- 201602283 Johannes Camphuijsstraat 127;
- 201611016 Johannes Camphuijsstraat 159A;
- 201705821 Johannes Camphuijsstraat 198;

- 201620166 Johannes Camphuijsstraat 274;
- 201501689 Hendrik Zwaardecroonstr 187;
- 201406027 Pahudstraat 44;
- 201606099 De Sillestraat 97;
- 201420759 De Sillestraat 160;
- 201706112 Van Heutszstraat 73;
- 201600216 Maystraat 42;
- 201614455 Maystraat 121.

Bovenstaande omgevingsvergunningen zijn verwerkt op de verbeelding.

5.3 Dakopbouwen

5.3.1 Inleiding

Uitgangspunt is dat dakopbouwen in de hele stad zijn toegestaan, tenzij het stedenbouwkundig niet verantwoord is. Per bestemmingplangebied wordt een duidelijke stedenbouwkundige afweging gemaakt waar dakopbouwen wel en niet mogelijk worden gemaakt. Dit kader biedt zowel voor potentiële aanvragers als voor omwonenden duidelijkheid waarom er wel of geen dakopbouw wordt toegestaan. Bij deze stedenbouwkundige verantwoording spelen de volgende aspecten een rol:

- Straatprofielen: voldoende ruim om dakopbouwen aan één of twee kanten toe te voegen;
- Binnenterreinen: voldoende maat;
- Hoogte stedelijke omgeving: (1) hoe hoog zijn de omliggende panden? Hoe verhoudt zich het toevoegen van een dakopbouw tot het omliggend stedelijk gebied? En (2), behoefte aan dakopbouwen speelt met name bij 2 of 3 bouwlagen in de bestaande situatie;
- Dakvormen: dakopbouwen liggen het meest voor de hand bij platte daken en zeer flauw hellende daken (vlieringen; geen stahoogte). Ook bij schuine daken worden dakopbouwen echter niet uitgesloten;
- Ensemblewaarde: hier wordt met name gekeken naar de stedenbouwkundige samenhang.

Dit bestemmingsplan biedt de mogelijkheid tot het bouwen van een dakopbouw. Het is echter op voorhand niet te zeggen of, en zo ja, hoeveel en waar deze dakopbouwen daadwerkelijk gerealiseerd gaan worden.

Dakopbouwen zijn bedoeld ter vergroting van de onderliggende woningen.

Op 3 maart 2016 heeft de gemeenteraad de Nota Parkeernormen Den Haag, zoals vastgesteld op 11 november 2011, gewijzigd en aangevuld (het raadsvoorstel is integraal opgenomen als Bijlage 2 bij de regels). De wijzigingen en aanvullingen zijn van kracht met ingang van 12 maart 2016.

Daarbij is onder meer aangegeven dat er op zichzelf geen reden is om aan te nemen dat door toevoeging van bijvoorbeeld een dakopbouw ook het autobezit van zittende bewoners toeneemt. Ter onderbouwing is een vergelijking opgenomen van het autobezit inzake 424 adressen in Den Haag waarvoor in de periode 2009-2012 aanvragen voor een dakopbouw zijn ingediend. Deze vergelijking stelt vast dat er binnen de gemeente Den Haag sprake is van een marginale toename van het autobezit bij deze adressen tussen 2010 en 2015 met in totaal 46 auto's verspreid over de stad.

Voor het stadsdeel Haagse Hout, waarbinnen het Bezuidenhout is gelegen, leidde de vergelijking tot een negatief resultaat: het autobezit was in die jaren met 2 auto's afgenomen (64 versus 62 auto's). Gelet hierop wordt er vanuit gegaan dat bij uitbreiding van het woonoppervlak van een bestaande woning de parkeerbehoefte niet wijzigt als gevolg van de uitbreiding en dat er onvoldoende aanleiding bestaat om in het kader van de omgevingsvergunning een parkeereis te stellen.

Binnen 10 jaar na het verlenen van een omgevingsvergunning voor het vergroten van een bestaande woning door middel van een dakopbouw ten behoeve van het eigen gebruik, zal het college (zie RIS 268496) geen medewerking verlenen aan een aanvraag om een omgevingsvergunning tot splitsing van de betreffende woning met dakopbouw in meerdere zelfstandige woningen .

5.3.2 Geen dakopbouwen in beeldbepalende straten

Het oorspronkelijke karakter van het Bezuidenhout is door de oorlogsschade (bombardement op 3 maart 1945) en de ongestructureerde wederopbouw sterk aangetast. Het is belangrijk om de nog gave gedeelten in stand te houden. Juist vanwege het stedenbouwkundig ensemble van de gevelwanden in dit deel van de wijk Bezuidenhout is afgezien van de mogelijkheid om dakopbouwen te realiseren op de bebouwing aan:

- Adelheidstraat (beeldbepalend ensamble);
- De bebouwing uit de wederopbouwperiode in de Emmastraat, de Wilhelminastraat, Paulinastraat, de Mariastraat en 2e de Carpentierstraat;
- gebied tussen de Louise Henriettestraat, Carolina van Nassaustraat, de Schenkkade, Laan van Nieuw Oost Indië en Juliana van Stolberglaan, behoudens de tweelaagse bebouwing in de Jacob Mosselstraat en Koningin Sophiestraat en een deel van de drielaagse bebouwing aan de van der Parrastraat en 2e de Carpentierstraat (vooroorlogse bebouwing);
- van Imhoffplein en de aansluitende bebouwing in de Louise de Colignystraat: een bijzonder stedenbouwkunig ensemble van een tweelaagse bebouwing van de architect Duiker;
- Bezuidenhoutseweg;
- Plan Molensloot: Carel Reinierszkade, Roosenboomstraat, de Sillestraat (nrs 180 t/m 278) en het Eerensplein: De bebouwing langs deze straten maakt onderdeel uit van het tussen 1928 en 1940 gerealiseerde plan 'Molensloot' dat beoogde het gedachtegoed van de Nieuwe Zakelijkheid (functionele open bouwblokken waar licht en lucht in ruime mate kon doordringen) hier te realiseren. Het stedenbouwkundige ensemble van de bebouwing (architectuur) langs deze straten alsmede de relatie met de groenaanleg en het water aan de zijde van Mariahoeve zijn van een zodanige bijzondere kwaliteit dat dakopbouwen niet worden toegestaan.

Voor de overige straten heeft nader onderzoek plaatsgevonden naar de mogelijkheid om dakopbouwen te realiseren:

5.3.3 Het gebied omsloten door Bezuidenhoutseweg, Laan van Nieuw Oost Indie, Theresiastraat en Carel Reinierszkade:

- Cornelis van der Lijnstraat;
- De Moucheronstraat;
- Cornelis Houtmanstraat;

Deze straten hebben een breed profiel van 13 – 17 meter en een bouwhoogte tussen de 10 en 12m. Op de bebouwing is gezien het straatprofiel en de maat van het binnenterrein nagenoeg overal een dakopbouw mogelijk. Daarbij wordt een teruglegging aan de achterzijde wenselijk geacht. In de Cornelis v.d. Lijnstraat wordt aan de voorzijde een teruglegging van de zuidwestelijke gevelwand van de opbouwen vanuit de ensemblewaarde van de straat voorzien.

Daarentegen worden geen dakopbouwen voorgesteld op de bebouwing van de:

- Spaarwaterstraat: vanwege de ensemblewaarde t.a.v. de schuine kappen.
- Joh.Maetsuykerstraat (2 t/m 94b): vanwege de maat van het binnenterrein, het straatprofiel en de ensemblewaarde van de bebouwing.
- Rijklof van Goensstraat (3 t/m 83): vanwege het straatprofiel, de maat van het binnenterrein en de ensemblewaarde.

5.3.4 Theresiastraat

De Theresiastraat is een brede stadsstraat met aan weerszijde parkeren. Vanwege de profielmaat van de staat (20m), de bouwhoogte met overwegend drie bouwlagen alsmede de maat en schaal van de binnenterreinen zijn dakopbouwen op de bebouwing met platte daken stedenbouwkundig verantwoord.

5.3.5 Gebied tussen de Theresiastraat, Laan van Nieuw Oost Indie, Juliana van Stolberglaan - Loudonstraat en Carel Reinierszkade

In het gebied tussen de Theresiastraat, Laan van Nieuw Oost Indië, Juliana van Stolberglaan – Loudonstraat en Carel Reinierszkade bestaat de bebouwing voor het grootste deel uit drielaagse appartementen vaak ontsloten via het 'Haagse portiek'. In dit deel van Bezuidenhout zijn reeds dakopbouwen gerealiseerd met een afschuining aan de voorzijde en een teruglegging van de achtergevel van de opbouw t.b.v. een terras:

- Cornelis van der Lijnstraat (130 t/m 280 en 141 t/m 213: dakopbouwen zijn met in acht name van het brede straatprofiel (13m) met aan beide zijden parkeervakken en de maat van het binnenterrein, op de bestaande bebouwing aan beide zijden van deze straat mogelijk.
- van Lansbergenstraat; dakopbouwen in deze straat zijn vanwege het straatprofiel met aan beide zijden parkeervakken en de bouwhoogte van 11 meter op de bestaande bebouwing stedenbouwkundig mogelijk onder de voorwaarde dat deze zijn teruggelegen ten opzichte van de voorgevel van de bestaande bebouwing;
- Stuyvesantstraat (117 t/m 389 en 86 t/m 332): gezien het brede straatprofiel (16m) waarin aan beide zijden wordt geparkeerd, een bouwhoogte van 11 meter alsmede de maat van het binnenterreinen aan beide zijden van deze straat zijn dakopbouwen op de bestaande bebouwing mogelijk.
- De Sillestraat: (1 t/m 191 en 30 t/m 174) dakopbouwen zijn vanwege het brede straatprofiel (16,5m) met aan beide zijden van de straat parkeervakken, een bouwhoogte van 11 meter en maat van de binnenterreinen op de bestaande bebouwing aan beide zijden van deze straat mogelijk. Op de bebouwing (180 t/m 278) die valt binnen het ensemble van het plan 'Molensloot' zijn echter geen dakopbouwen toegestaan;
- Altingstraat: dakopbouwen zijn vanwege het vrij smalle straatprofiel (ca. 11m) waarin aan beide zijden geparkeerd wordt met als gevolg een vrij krappe rijbaan en een bouwhoogte van 10 meter, in deze straat niet gewenst en worden derhalve niet mogelijk gemaakt.
- Pahudstraat: dakopbouwen zijn vanwege het straatprofiel (ca. 12m) waarin aan beide zijden geparkeerd wordt, een bouwhoogte van 10 meter en de maat en schaal van het binnenterrein in deze straat stedenbouwkundig mogelijk.
- Merkusstraat: dakopbouwen zijn mede vanwege het straatprofiel (13m) met tweezijdig parkeren, de bouwhoogte van 11 meter, met uitzondering van het schoolgebouw, en de maat van de binnenterreinen op de bebouwing aan beide zijden van deze straat mogelijk.
- Willem van Outhoornstraat: in deze straat die vrij veel dwarsstraten kruist, een breedte van 12 meter met aan beide zijden parkeren, een bouwhoogte van ca. 10m en waar op een aantal panden al dakopbouwen zijn gerealiseerd, worden dakopbouwen op de bestaande bebouwing in lijn met de eerdere gebouwde dakopbouwen mogelijk geacht;
- Joan Maetsuyckerstraat: in het straatprofiel (ca. 12m) waarin aan beide zijden geparkeerd wordt, de bouwhoogte van 11 meter alsmede de maat en schaal van het binnenterrein zijn dakopbouwen in deze straat stedenbouwkundig mogelijk. Dakopbouwen zijn vanwege de ensemblewerking van het nieuwe woningbouwcomplex en de hoogte van deze vierlaagse bebouwing echter niet toegestaan op de bebouwing aan de 2e en 3e Joan Maetsuyckerstraat.
- Hendrik Zwaardecroonstraat (1 t/m 191 en 2 t/m 112): in deze 12 meter brede straat staat zowel woonbebouwing in drie als in twee bouwlagen al dan niet met kap. Mede gezien de stedenbouwkundige ensemblewaarde zou in het deel van de straat tussen de Theresiastraat en de Willem van Outhoornstraat alleen op de tweelaagse bebouwing zonder kap dakopbouwen mogelijk zijn. In het gedeelte tussen de Willem van Outhoornstraat tot aan de Juliana van Stolberglaan is inmiddels een dakopbouw gerealiseerd; op de bouwstroken aan beide zijden van de straat zijn ook dakopbouwen mogelijk.
- Johannes Camphuijsstraat: het gedeelte tussen de Theresiastraat en de Willem van Outhoornstraat wordt gekenmerkt door de recente nieuwbouw aan de even zijde en de bebouwing van de voormalige manege en het wijk- en dienstencentrum aan de stadskant. In dit deel worden geen dakopbouwen toegelaten op de reeds aanwezige vierlaagse bebouwing aan de ander kant. In het deel tussen de Willem van Outhoornstraat en Juliana van Stolberglaan zijn vanwege de ensemblewaarde met het rijksmonument aan beide zijde van de straat geen dakopbouwen wenselijk.
- Loudonstraat en van Heutszstraat: vanwege het brede straatprofiel met aan beide zijden parkeervakken en maat van het binnenterrein zijn dakopbouwen op de bestaande bebouwing

mogelijk.

5.3.6 De Juliana van Stolberglaan tot aan het Stuyvesantplein en de Loudonstraat

In de brede Juliana van Stolberglaan tot aan het Stuyvesantplein staan portieketagewoningen in drie bouwlagen (met een afwijkende begane grond), bebouwing (wederopbouw) met kap en in vier lagen en bebouwing uit begin 1900. Aan het Stuyvesantplein en de Loudonstraat staan eveneens portieketagewoningen met niet woonfuncties op de begane grond. Gezien het brede straatprofiel en de hoogte van de bebouwing is een ophoging tot vier bouwlagen door middel van dakopbouwen goed mogelijk. In het bestemmingsplan Bezuidenhout valt dit gedeelte echter grotendeels onder de bestemming Gemengd; deze is niet in deze herziening opgenomen. Het betreft hier dan alleen het bouwblok tussen de Hendrik Zwaardekroonstraat en de Johannus Camphuijsstraat (huisnummers 145 t/m 151); hierop zijn dakopbouwen toegestaan.

5.3.7 De Juliana van Stolberglaan vanaf het Stuyvesantplein tot aan de Carel Reinierszkade

Dit deel van de Juliana van Stolberglaan is een 27 meter brede stadsstraat met een brede middenberm met boombeplanting en parkeren,

- deel tussen Stuyvesantplein en de Sibergstraat: in het verlengde van de dakopbouwen die reeds mogelijk zijn aan het Stuyvesantplein, zijn dakopbouwen op deze bebouwing toegestaan;
- tussen Sibergstraat en IJsclubweg / Schenkkade: bebouwing in drie bouwlagen. Gezien de bijzondere woonhuisensembles in dit deel van de Juliana van Stolberglaan (bouwstijl Nieuwe Haagse School) zijn dakopbouwen aan beide zijden niet toegestaan (huisnummers 310 t/m 488 en 241 t/m 411).

IJsclubweg: het stedenbouwkundige ensemble van de bebouwing (architectuur) langs deze straat is van een zodanige bijzondere kwaliteit dat dakopbouwen afbreuk doen aan dit ensemble en derhalve dan ook niet zijn toegestaan.

5.3.8 De straten in het gebied tussen de Laan van Nieuw Oost Indië, Juliana van Stolberglaan, Carel Reinierszkade en de Schenkkade

Indien dakopbouwen mogelijk zijn, kunnen deze door de situering van de bouwblokken in maat enigszins worden beperkt; vanwege de bezonning is in een aantal straten een teruglegging aan de voorzijde noodzakelijk maar ook aan de achterzijde kan een teruglegging vereist zijn. Teruglegging zou in dit deel van het Bezuidenhout moeten bestaan uit een opbouw waarbij om 'lucht en ruimte' te geven aan de donkere straten, schuine kappen uitgangspunt moet zijn.

- Roosenboomstraat: deze straat maakt deel uit van het plan 'Molensloot' en vormt samen met de bebouwing aan de Carel Reinierszkade een stedenbouwkundig ensemble: er worden geen dakopbouwen toegelaten;
- Pijnacker Hordijkstraat: dakopbouwen zijn vanwege het straatprofiel (ca. 15m) waarin aan beide zijden geparkeerd wordt en de bouwhoogte van 11 meter en de schaal van het binnenterrein in deze straat goed mogelijk.
- Van Heutszstraat: in dit brede straatprofiel (ca. 15m) waarin aan beide zijden geparkeerd wordt, de bouwhoogte 11 meter bedraagt zijn, gelet op de schaal van het binnenterrein, dakopbouwen in deze straat mogelijk;
- Van Reesstraat: in deze straat zijn vanwege het brede straatprofiel (ca. 15m) waarin vanwege de breedte van de straat zelf slechts aan een zijde geparkeerd kan worden, alsmede de bouwhoogte van 11 meter en de schaal van het binnenterrein dakopbouwen mogelijk.

van Reesstraat, gerealiseerde dakopbouwen

- Van der Wyckstraat: zie beschrijving bij de bouwblokken in de aansluitende straten;
- Van der Capellenstraat: een korte 12 meter brede straat waarbij op de bebouwing aan de noordzijde van de straat vanwege de maat en schaal van het binnenterrein dakopbouwen mogelijk zijn met ca. 5m. teruglegging aan de achterzijde (bezonning). Potentiële dakopbouwen op de hoek met de van der Wijckstraat moeten worden teruggelegd aan de straatzijde;
- de Vriesstraat: de profielmaat van 12 meter waarin aan beide zijden wordt geparkeerd, laat vanwege de bouwhoogte van 10 meter en de maat van het binnenterrein dakopbouwen toe waarbij aan de straatzijde 3 meter moet worden teruggelegd op de bebouwing aan de zuidoost zijde om stedenbouwkundig een acceptabel straatprofiel (hoogte-breedte) te bewerkstelligen;
- Maystraat: de profielmaat van 12 meter waarin aan beide zijden wordt geparkeerd laat ook hier vanwege de bouwhoogte van 10 meter en de maat van het binnenterrein dakopbouwen toe waarbij opbouwen op de bebouwing aan de zuidoostzijde aan de straatzijde 2 meter moeten worden teruggelegd (bezonning);
- Usselincxstraat: de profielmaat van 12 meter waarin aan beide zijden wordt geparkeerd, laat hier vanwege de bouwhoogte van deels 10 meter deels 11 meter en de maat van het binnenterrein dakopbouwen toe waarbij de opbouwen op de bebouwing aan de zuidoostzijde aan de straatzijde 2 meter moeten worden teruggelegd (bezonning);
- Hendrik Zwaardecroonstraat: in deze 12 meter brede straat staan zowel woningen in drie als in twee bouwlagen al dan niet met kap. Mede gezien de stedenbouwkundige ensemblewaarde worden in het deel van de straat tussen de Juliana van Stolberglaan en Schenkkade alleen op de tweelaagse bebouwing zonder kap dakopbouwen toegestaan met uitzondering van de hoekbebouwing (nrs. 200 t/m 222) met de De Vriesstraat;
- Johannes Camphuijsstraat: in deze straat met variërende bouwhoogten worden met alleen op tweelaagse bebouwing en op de hoeken met de Stuyvesantstraat dakopbouwen toegestaan, dit in verband met de ensemblewaarde van verschillende bouwstijlen en bebouwingstypen.
- Christoffel van Swollstraat: in deze korte 12 meter brede verbindingsstraat tussen laan van Nieuw Oost Indie en Johannes Camphuijsstraat worden alleen op de tweelaagse bebouwing dakopbouwen

toegestaan.
- Stuyvesantstraat: vanwege het brede straatprofiel (16m) waarin aan beide zijden wordt geparkeerd, de bouwhoogte van 11 meter bedraagt en de maat van het binnenterreinen zijn dakopbouwen aan beide zijden van deze straat op de bestaande bebouwing (nrs. 2 t/m 80 en 5 t/m 109) mogelijk.

5.3.9 Het gebied rond de Jacob Mosselstraat en de Koningin Sophiestraat

In het gebied tussen Laan van Nieuw Oost Indië, Schenkkade, Carolina van Nassaustraat, Louise Henriettestraat en Juliana van Stolberglaan heeft het merendeel van de bebouwing een hoogte tot drie bouwlagen al of niet met een kap dan wel kapverdieping. De bebouwing die uit twee bouwlagen bestaat kan worden opgehoogd met een derde bouwlaag.

- In het gebied rond de Jacob Mosselstraat en de Koningin Sophiestraat is, gezien het straatprofiel het verhogen van de bouwmassa met dakopbouwen goed mogelijk. Gezien de maat van de binnenterreinen en de bebouwing op deze binnenterreinen is een ophoging op de aanliggende bebouwing stedenbouwkundig mogelijk. Gezien de ensemblewaarde van de verschillende vormen van bebouwing in deze straten, worden echter alleen dakopbouwen toegestaan op de bebouwing in twee bouwlagen van de Jacob Mosselstraat, de Louise de Coligneystraat, de Amalia van Solmsstraat en de Koningin Sophiestraat.
- In de Van de Parrastraat (zijstraat van de Jacob Mosselstraat) zijn, gezien maat en schaal van de bebouwing en het straatprofiel, dakopbouwen mogelijk op de drielaagse platte daken bebouwing.
- In de 2e de Carpentierstraat tot aan de Juliana van Stolberglaan zijn dakopbouwen op de tweelaagse bebouwing stedenbouwkundig goed inpasbaar.

5.3.10 Bezonningsonderzoek

In het deel Bezuidenhout-oost (deel tussen Laan van Nieuw Oost Indië en de Carel Reinierszkade en in een deel van Bezuidenhout-midden is een bezonningsonderzoek (zie Bijlage 2 en Bijlage 3 opgenomen bij de toelichting) verricht waarbij uitgegaan is van minimaal 2 uur mogelijke bezonningsuren op 19 februari met een bezonningshoek van meer dan 10 gr. Als maatgevend berekeningspunt is uitgegaan van de onderste woning op een punt op 75 cm hoogte op het midden van de gevel. In het bezonningsonderzoek wordt uitgegaan van een dakopbouw met een maximale hoogte van 3,5 meter. Afhankelijk van de bezonningssituatie komen in principe alle woningen met een plak dak van drie bouwlagen of minder in aanmerking voor een dakopbouw. Het bezonningsonderzoek is in twee fasen opgesplitst. In eerste instantie is uitgegaan van een volledige bebouwing van het dakvlak tot een hoogte van 3,50 meter, in de tweede fase is een optimalisatie verricht waarbij het dakvlak van de dakopbouw zover is teruggelegd opdat de omliggende woningen die onder de norm terecht kwamen, toch de minimale bezonningsduur houden. Dit hoeft niet te betekenen dat de opbouw beperkt is tot een rechthoekig object, de mogelijkheid op de opbouw met schuine dakhellingen te voorzien blijft tot de mogelijkheden behoren. Uit Bijlage 2 en Bijlage 3, opgenomen bij de toelichting, is de conclusie te trekken dat op een groot deel van de bebouwing in deze buurt een dakopbouw stedenbouwkundig mogelijk is. Slechts op een klein deel is geen tot gedeeltelijke bebouwing mogelijk. De mate van achteruitgang in bezonning is in het merendeel van de gevallen niet meer dan 30-35%.

Nota bene: Voor de herziening van deze bestemmingsplanherziening is opnieuw gebruik gemaakt van de bezonningsstudie(s) uit 2012. Ten opzichte van het bestemmingsplan Bezuidenhout (2014) zijn in de voorliggende herziening géén nieuwe locaties voor dakopbouwen toegevoegd. In dat geval zou een nieuw bezonningsonderzoek noodzakelijk z ijn geweest. Doordat het aantal te onderzoeken dakopbouwen niet is toegenomen, er geen andere aan te wijzen veranderingen zijn doorgevoerd, de conclusies van de uitgevoerde onderzoeken nog actueel zijn, wordt de noodzaak om opnieuw een bezonningsonderzoek te laten verrichten niet noodzakelijk geacht.

5.3.11 Integrale afweging

In het onderzochte gebied Bezuidenhout-Oost en deel van Bezuidenhout-midden zijn dakopbouwen op grond van de stedenbouwkundige mogelijkheden, de parkeernormen en het bezonningsonderzoek:

a. in het merendeel van de straten toegestaan;

b. onder de volgende voorwaarden toegestaan op de bebouwing in de:
- van Lansbergenstraat; met flinke teruglegging aan de voorgevelrooilijn;
- Maystraat en Usselincxstraat: waarbij een opbouwen aan de zuidoostzijde van de straat minimaal 2 meter moeten worden teruggelegd;
- Van der Capellenstraat: een opbouw met ca. 5m. teruglegging aan de achterzijde;
- op de hoek met de Van der Wijckstraat een opbouw moet worden teruggelegd aan de straatzijde;
- De Vriesstraat: aan de straatzijde een opbouw 3 meter moet worden teruggelegd;
- Maystraat: een opbouw aan de zuidoostzijde aan de straatzijde 2 meter moet worden teruggelegd;
- Usselincxstraat: aan de zuidoostzijde aan de straatzijde een opbouw 2 meter moet worden teruggelegd.

c. niet toegestaan vanwege het stedenbouwkundig ensemble op de bebouwing aan de volgende straten:
- Spaarwaterstraat, Johan Maetsuykerstraat (2 t/m 94b) en Rijklof van Goensstraat: vanwege straatprofiel, de maat van het binnenterrein en de ensemblewaarde;
- Altingstraat: in verband met het smalle straatprofiel;
- Hendrik Zwaardecroonstraat: gezien de stedenbouwkundige ensemblewaarde worden in het deel van de straat tussen de Theresiastraat en de Willem van Outhoornstraat alleen op de tweelaagse bebouwing zonder kap dakopbouwen toegestaan;
- Johannes Camphuijsstraat: mede gezien het aanwezig rijksmonument en de ensemblewaarde worden alleen dakopbouwen toegestaan op tweelaagse bebouwing en op de hoeken met de Stuyvesantstraat en voor het overige niet;
- Carel Reinierszkade: De architectuur van de bebouwing langs de Carel Rieinierszkade en de relatie van deze architectuur met de groenaanleg en het water aan de zijde van Mariahoeve wordt als een van de bijzondere kwaliteiten beschouwd in Bezuidenhout. Dit geldt tevens voor de architectuur en ensemblewaarde van de scholen en woonbebouwing rondom de Loudonstraat (Rosenboomstraat en De Sillestraat en een deel van de Van Heutzstraat). Tezamen met de bebouwing aan het einde van de Juliana van Stolberglaan vormen deze een van de belangrijkste woonhuisensembles in het Bezuidenhout;
- IJsclubweg: De bebouwing bestaat uit portiek etagewoningen met een plat dak in de stijl van de Nieuwe Haagse School waarbij het gedeelte aan het einde van de Juliana van Stolberglaan kenmerkend is voor de architect Co Brandes als exponent van de Nieuwe Haagse School; het complex is van bijzondere architectonische kwaliteit in dit gedeelte van Bezuidenhout.
- Juliana van Stolberglaan: tussen Sibergstraat en IJsclubweg/ Schenkkade vanwege de bijzondere woonhuisensembles (bouwstijl Nieuwe Haagse School) .
- binnen het gebied van Theresiastraat - Adelheidstraat - Louise Henriettestraat - Schenkkade en Laan van Nieuw Oost Indië behoudens de tweelaagse bebouwing in de Jacob Mosselstraat en Koningin Shophiestraat en een deel aan de Van de Parrastraat en de De Carpentierstraat;
- Bezuidenhoutseweg,

5.4 Keuze en verantwoording van bestemmingen

5.4.1 Het digitale bestemmingsplan

Een belangrijk onderdeel van Wet ruimtelijke ordening (Wro) vormt de digitaliseringsverplichting. De Wro bepaalt dat een bestemmingsplan digitaal raadpleegbaar en uitwisselbaar moet zijn. Dit heeft onder meer geleid tot de introductie van twee nieuwe begrippen: 'analoge verbeelding' en 'digitale verbeelding'.

Het bestemmingsplan bestaat uit een digitale verbeelding (plankaart), regels en een toelichting. De eerste twee onderdelen zijn juridisch bindend, de toelichting is juridisch niet bindend maar helpt bij de interpretatie van de kaart en de regels. De analoge plankaart is, gelet op de aard en omvang van het plangebied, afgedrukt op een topografische ondergrond met een schaal van 1:2000.

De 'digitale verbeelding' is een interactieve raadpleegomgeving via het internet

(www.ruimtelijkeplannen.nl) die de gehele inhoud van het bestemmingsplan ontsluit overeenkomstig de SVBP2012: Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 'van de Regeling standaarden ruimtelijke ordening 2012. . Door een muisklik op een bepaalde plek verschijnen de bijbehorende regels voor die plek in beeld. Onder de term digitale verbeelding wordt dan ook niet alleen het ruimtelijk beeld, maar ook de daarbij behorende juridische informatie (regels) verstaan. Indien de digitale en de analoge verbeelding tot interpretatieverschillen leiden, is de digitale verbeelding beslissend.

Onder analoge verbeelding wordt verstaan: alle te verbeelden informatie van een ruimtelijk plan op papier. De term analoge verbeelding is dus een synoniem voor de tot nu toe altijd gebruikte term plankaart.

Op de bij het onderhavige bestemmingsplan behorende verbeelding zijn alle noodzakelijke en op grond van het Besluit ruimtelijke ordening vereiste gegevens ingetekend. Er is daarbij onderscheid gemaakt in bestemmingen en aanduidingen op de verbeelding. De bestemmingen zijn de belangrijkste elementen. Elk stuk grond van het plangebied heeft een bestemming. Deze wordt zichtbaar gemaakt door middel van een kleur, op de digitale verbeelding wordt de informatie in een aparte deel van het scherm zichtbaar, op de analoge verbeelding al dan niet in combinatie met een letter, ter aanduiding van de bestemming en een getal dat de maximale toegestane (goot- en nok)hoogte en/of bebouwingspercentage aangeeft. Op deze wijze is het mogelijk om te zien welke bestemmingen zijn gegeven aan de gronden en opstallen binnen het plangebied. Elke op de verbeelding aangegeven bestemming is gekoppeld aan een bestemmingsartikel in de regels. De regels laten vervolgens bij elke bestemming zien op welke wijze gronden binnen de desbetreffende bestemming gebruikt mogen worden. Daarbij wordt onder meer verwezen naar aanduidingen op de plankaart. Aanduidingen geven dientengevolge, in samenhang met de regels, duidelijkheid over wat binnen een bestemmingsvlak al dan niet is toegestaan.

Op de digitale en analoge verbeelding van de plankaart zijn bouwhoogten aangegeven. Gekoppeld aan bouwvlakken is een maatvoering voor (goot- en nok)hoogte, afgerond in meters en conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012, opgenomen. De waarde op de plankaart geeft de maximaal toegelaten (goot- en nok)hoogte van een gebouw aan. Daarnaast wordt ook in de bouwregels van het bestemmingsplan een en ander bepaald over bouwhoogten.

Bij het bepalen van de daadwerkelijke hoogte van gebouwen is gebruik gemaakt van stereokartering met behulp van luchtfoto's. De maximaal toegelaten bouwhoogte kan afwijken van de daadwerkelijke hoogte van een gebouw: aan het vaststellen van een maximale bouwhoogte liggen stedenbouwkundige overwegingen ten grondslag.

Voorts wordt de opzet van het bestemmingsplan ingegeven door de relevante beleidskaders en omgevingsfactoren. In onderstaande tabellen (beslissingstabel) is aangegeven op welke onderdelen de in dit bestemmingsplan beschreven beleidskaders en omgevingsfactoren hun vertaling hebben gevonden in het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Deze paragraaf vormt dan ook als het ware de schakel tussen de toelichting van het bestemmingsplan en de daarbij behorende regels en plankaart.

5.4.2 Keuze en verantwoording van de bestemmingen

Beleidskader	**Vertaling in het bestemmingsplan**
De **Structuurvisie / Haagse Verdichting** houdt voor Bezuidenhout, 1e herziening in dat invulling wordt gegeven aan:	
Optoppen (dakopbouwen)	Op de bebouwing aan weerzijde van de straten genoemd in paragraaf 5.3.11
Verkeer	
De nota “Parkeerkader Den Haag 2010-2020” gaat mede in op het faciliteren van de parkeerbehoefte en het benutten van schaarse ruimte	In het plangebied wordt uitgegaan van parkeren op eigen terrein met een parkeerbehoefte volgens de Nota Parkeernormen en de aanvulling daarop.
Wonen	

De kern van de Woonvisie 2009-2020 is als Den Haag zich meer op de kaart wil zetten als woonstad, moet de stad zich versterken door meer differentiatie in woonmilieus en woonsferen te creëren en de woonkwaliteit verhogen	Door het mogelijk maken van dakopbouwen wordt en in het gebied een grotere differentie in woninggrootte en woonsferen gerealiseerd.

5.5 Toelichting op de regels

De regels zijn als volgt ingedeeld:

1. Inleidende regels. De inleidende regels (Artikel 1 en Artikel 2) lichten de begrippen toe die in de regels voorkomen en ook de wijze van meten (hoogte, diepte et cetera) die moet worden gehanteerd.
2. Bestemmingsregels. De bestemmingsregels (artikel 3 en 6) bevatten voor bevatten voor elke bestemming een omschrijving van de bestemming en bouwregels.
3. Algemene regels. De algemene regels (artikel 7 tot en met 10) bevatten voor alle bestemmingen geldende regels: algemene bouwregels, algemene gebruiksregels, algemene afwijkingssregels en algemene aanduidingsregels.
4. Overgangs- en slotregels. Het overgangsrecht is opgenomen in Artikel 12, de slotregel in Artikel 13.

5.5.1 Inleidende regels

In Artikel 1 worden belangrijke begrippen die in het plan veel voorkomen, nader gedefinieerd. Aandacht verdienen de begrippen aan-huis-gebonden bedrijf, en aan-huis-gebonden beroep. Wanneer in de bestemmingsregels wonen is toegestaan, is impliciet ook het uitoefenen van een aan-huis-gebonden bedrijf en/of beroep toegestaan.
Op basis van jurisprudentie mogen deze activiteiten:

- geen hinder voor de woonsituatie opleveren;
- naar de aard en visueel geen afbreuk doen aan het karakter van de woning;
- geen detailhandel en/of horeca betreffen;
- geen nadelige invloed hebben op de normale afwikkeling van het verkeer en geen parkeerproblemen in de omgeving veroorzaken.

In Artikel 2 is aangegeven hoe afstanden en maten die in de regels worden voorgeschreven, moeten worden gemeten. Het definiëren van begrippen en de aanwijzingen voor het meten, vergroten de duidelijkheid en de rechtszekerheid. De regeling voor bestaand gebruik dat afwijkt van de bestemming is onderdeel van de algemene gebruiksregels.

5.5.2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Wonen - 1: De bestemming 'Wonen - 1' is voornamelijk toegekend aan rijtjeswoningen en herenhuizen (met voortuinen). Op de plankaart is op een aantal plaatsen een functieaanduiding voor een afwijkende functie opgenomen, zoals detailhandel, dienstverlening, horeca etc.

Artikel 4 Wonen - 2: De bestemming 'Wonen - 2' is toegekend aan portiek- en appartementswoningen.Op de plankaart is op een aantal plaatsen een functieaanduiding voor een afwijkende functie opgenomen, zoals detailhandel, dienstverlening, horeca etc.

Voor beide bestemmingen, Wonen - 1 en Wonen - 2, geldt dat de bouwaanduiding 'specifieke bouwaanduiding-dakopbouw' op de verbeelding is opgenomen. Op panden met deze aanduiding mag een dakopbouw van maximaal 3,5 meter hoog gerealiseerd worden. Een uitgebreide verantwoording is hiervoor reeds beschreven in hoofdstuk 5.3.

Artikel 5 Kantoor: Het kantoorpand, gelegen aan de Koning Sophiestraat (nrs 45 en 47), is ter actualisering en verduidelijking van het gebruik in de herziening meegenomen. Het betreft de locatie van de na het bombardement van het Bezuidenhout beschadigde, en uiteindelijk in 1976 gesloopte, Liduinakerk. Het, na die sloop gebouwde, huidige pand bevat op de begane grond de Liduina-kerkzaal en kantoorruimte op de verdiepingen. De pand is in 2008 onttrokken aan de eredienst voor de katholieke kerk (deze is samengegaan met de Paschaliskerk), maar de in het pand aanwezige Liduina-kerkzaal is ook heden ten dage nog in gebruik bij een geloofsgemeenschap. De regeling opgenomen in de bestemming Kantoor sluit hierbij aan, alsmede bij de regeling zoals deze voor de kerkzaal was opgenomen in het bestemmingsplan Bezuidenhout-Midden: te weten 300 m2 vloeroppervlakte voor het gebruik ten behoeve van kerkelijk verenigingsleven, waaronder ten behoeve van de eredienst, bejaardensociëteit en parochiële burenhulp.

Artikel 6 Waterstaat - Waterkering: De met deze dubbelbestemming aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor waterhuiskundige en/of waterstaatkundige functies en voor het behoud, herstel en verbetering van de waterhuishouding.

5.5.3 Algemene Regels

Artikel 7 Anti-dubbeltelregel: Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 8 Algemene bouwregels: De algemene bouwregels gelden voor alle bestemmingen. Hierin wordt onder andere ook algemeen gesteld dat bouwwerken niet buiten bestemmings- en bebouwingsgrenzen mogen worden gebouwd. Kleine overschrijdingen van deze grenzen voor stoepen, kozijnen en dergelijke zijn wel toegestaan. Grote overschrijdingen van deze grenzen voor overstekende daken en soortgelijke delen van gebouwen zijn tot een bepaalde omvang ook toegestaan. Afwijken van deze algemene bouwregels wordt geregeld in de algemene afwijkingsregels, in Artikel 10.

Artikel 9 Algemene gebruiksregels: De algemene gebruiksregels gelden eveneens voor alle bestemmingen. In dit artikel is onder andere een algemeen gebruiksverbod opgenome, waarin wordt bepaald dat het is verboden de gronden en de zich daarop bevindende opstallen binnen dit bestemmingsplan, te gebruiken, te doen of laten gebruiken, op een wijze of tot een doel, strijdig met de voorgeschreven bestemming of met de regels van het plan. Tot verboden gebruik wordt - tenzij in de regels anders is bepaald - in ieder geval gerekend: de aanleg of het gebruik van onbebouwde gronden als opslag, stort- of bergplaats behoudens voor zover dit noodzakelijk is in verband met het op de bestemming gerichte gebruik van de gronden en het gebruik van gronden en gebouwen voor het uitoefenen van prostitutie en voor de exploitatie van een seksinrichting:, een sekswinkel:, een escortbedrijf:, een paddoshop, een garagebedrijf: of een belwinkel:

Artikel 10 Algemene afwijkingsregels: in deze regels wordt onder meer bepaald dat met een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van de bouwregels van het plan ten behoeve van het afwijken van voorgeschreven maten ten aanzien van goot- en/of bouwhoogten en perceelsgrensafstanden en bebouwingspercentages met maximaal 10% mits de overschrijding niet meer dan 2 meter bedraagt.

Daarnaast bevat het artikel ook een afwijking van het algemene gebruiksverbod: het bevoegd gezag kan afwijken van het algemeen gebruiksverbod, indien strikte toepassing van het algemene gebruiksverbod leidt tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd. Wel moet dit andere gebruik aansluiten bij het gebruik conform de bestemming en mag toepassing van de afwijking niet leiden tot een bestemmingswijziging.

Artikel 11 Algemene aanduidingsregels: In dit artikel staan regels in de vorm van opgenomen die voor alle bestemmingen gelden binnen de op de plankaart opgenomen gebiedsaanduidingen Overige zone - waterstaat beschermingszone, Vrijwaringszone - molenbiotoop en Vrijwaringszone - straalpad.

Voor wat betreft de molenbiotoop wordt opgemerkt dat een gedeelte van het plangebied ligt in de vrijwaringzone behorende bij de Nieuwe Veenmolen' (IJsclubweg 111). De molenbiotoop of molenbeschermingszone is de zone rond de molen waarin beperkende bepalingen ten aanzien van de hoogte gelden vanwege mogelijke windhinder. Er is een mogelijkheid om hiervan af te wijken.

Het bestemmingsplan is conserverend van aard. Het legt de huidige situatie vast en houdt rekening met bebouwingsmogelijkheden op basis van het voorgaande bestemmingsplan.
Binnen de vrijwaringzone staan vrij hoge bomen. Het bestemmingsplan kan alleen regels stellen omtrent bouwen en niet omtrent de hoogte van beplanting.

Overgangs- en slotregels

Artikel 12 Overgangsrecht

De overgangsregels hebben als doel tijdens de overgang naar een nieuw bestemmingsplan de rechtstoestand vast te leggen van bouwwerken die op het tijdstip van de terinzagelegging van het ontwerp van het plan zijn gebouwd of nog gebouwd kunnen worden - dat wil zeggen waarvoor bouwvergunning is verleend of nog te verlenen is - en die afwijken van de bouwregels in dit plan. Het tweede lid van dit artikel heeft betrekking op het gebruik van gronden en bouwwerken, voor zover dit gebruik op het tijdstip van rechtskracht verkrijgen van dit bestemmingsplan afwijkt van dit plan.

Artikel 13 Slotregel

Dit artikel geeft aan onder welke naam de regels van het bestemmingsplan moeten worden aangehaald: 'Regels bestemmingsplan Bezuidenhout, 1e herziening'

Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid

Het voorliggende bestemmingsplan vormt in hoofdzaak een nieuwe juridisch-planologische regeling voor een bestaande situatie. Op een aantal locaties wordt het mogelijk dakopbouwen te realiseren.

Hierbij is geen sprake van een bouwplan als bedoeld in art.6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening daar het slechts om een beperkte uitbreiding gaat en geen toevoeging van woningen betreft.

Het bestemmingsplan staat behalve de mogelijkheid van dakopbouwen geen verdere ontwikkelingen toe en is om die reden geen sprake vab kosten die ten laste komen van de gemeente. Op grond van artikel 6.12 tweede lid Wro wordt daarom besloten om geen exploitatieplan vast te stellen. Het bestemmingsplan is economisch uitvoerbaar.

Hoofdstuk 7 Overleg en inspraak

7.1 Artikel 3.1.1 Bro-overleg

Het concept van het ontwerp-bestemmingsplan Bezuidenhout 1e herziening is op 17 juli 2017 in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening aan de volgende instanties toegezonden:

5. Provincie Zuid-Holland
6. Rijkswaterstaat Zuid-Holland
7. Hoogheemraadschap van Delfland
8. Dunea
9. GGD Haaglanden, afdeling Leefomgeving
10. Politie Eenheid Den Haag
11. Omgevingsdienst Haaglanden
12. Veiligheidsregio Haaglanden
13. HTM Personenvervoer NV
14. Veolia Transport Haaglanden
15. Stedin B.V.
16. TenneT Regio West
17. N.V. Nederlandse Gasunie
18. Stichting Wijkberaad Bezuidenhout
19. Stichting Bezuidenhout Midden
20. Bewonerscommissie Boze Emma
21. Winkeliersvereniging Theresiastraat e.o.
22. Woningstichting Haag Wonen
23. Staedion Vastgoed
24. Vestia

De Provincie Zuid-Holland (1) heeft aangegeven dat het plan niet behoeft te worden toegezonden.

De HTM (9) heeft aangegeven dat het plan geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.

Er zijn geen inhoudelijke schriftelijke reacties ontvangen van de diverse wijkinstanties. Voorafgaand aan het Bro-overleg is er wel op 7 maart 2017 overleg geweest ter plaatse met het wijkberaad.

De volgende reacties zijn ontvangen.

3. Hoogheemraadschap van Delfland

a. In de waterparagraaf onder paragraaf 3.5.2 “Veiligheid en waterkering” wordt een verwijzing gemaakt naar de dubbelbestemming “Waterstaat – Waterkering”. Op 6 april 2017 is een leggerwijziging vastgesteld, waarbij ter plaatse van het plangebied ter hoogte van de IJsclubweg en in het verlengde de Schenkkade een deel van de waterkering is afgewaardeerd tot peilscheiding. Op de huidige verbeelding is nog een waterkering getekend. Wij verzoeken u daarom onder paragraaf 3.5.2 op te nemen dat de leggerwijziging heeft plaatsgevonden en de juiste zonering van de regionale waterkering in de verbeelding van dit bestemmingsplan op te nemen. U vindt een uitsnede van de legger in de figuur hieronder. De exacte zonering kunt u vinden via de link: https://www.hhdelfland.nl/overheid/beleid-en-regelgeving/leggers.

b. In de afgelopen jaren is steeds meer aandacht gekomen voor klimaatverandering. Naast de overheid kunnen ook particuliere initiatieven bijdragen aan het klimaatbestendiger inrichten van het terrein. Binnen de percelen in het plangebied bestaan mogelijkheden voor creatieve, simpele en efficiënte oplossingen om water of vasthoudmaatregelen aan te leggen of toe te passen. Wij verzoeken u daarom in de toelichting een passage op te nemen over klimaatadaptieve maatregelen. Hierbij kunt u denken aan een open verharding ter plekke van parkeerplaatsen of water- vasthouden op particulier terrein, bijvoorbeeld door middel van de aanleg van wadi's, groene daken, het afkoppelen van hemelwaterafvoer

en dergelijke.

Reactie:

a. De opmerking over de leggerwijziging is conform verzoek verwerkt op de verbeelding.

b. Dat de toenemende aandacht voor klimaatverandering ook aandacht behoeft in bestemmingsplannen wordt door ons onderschreven. In overleg met het Hoogheemraadschap is de toelichting aangevuld in hoofdstuk 3.8 (Duurzaamheids- en milieubeleid) met de volgende tekst:

“Duurzaamheid en het bestemmingsplan

Algemeen

Bij elke nieuwe ruimtelijke ontwikkeling zal, afhankelijk van de opgave en de locatie, bezien moeten worden welke duurzame energiebronnen aangeboord worden. Ook de aanpassing aan de klimaatverandering is in hoge mate een ruimtelijk vraagstuk. Meer warme zomers en een toenemende kans op extreme weersituaties vragen bij een verdere ontwikkeling van de stad om het vergroten van afvoer- en absorptievermogen in stedelijke watersystemen en het voorkomen van 'hitte-eilanden' en hittestress.

In de afgelopen jaren is steeds meer aandacht gekomen voor klimaatverandering. Naast de overheid kunnen ook particuliere initiatieven bijdragen aan het klimaatbestendiger inrichten van het terrein. Binnen de percelen in het plangebied bestaan mogelijkheden voor creatieve, simpele en efficiënte oplossingen om water of vasthoudmaatregelen aan te leggen of toe te passen. Dit kan zowel op de bebouwing, aan de gevel, op het maaiveld als in de bodem.

Groen brengt zowel verkoeling door verdamping als zowel waterberging in de bodem. Voor het realiseren van relatief eenvoudige klimaatadaptieve maatregelen en voorzieningen als groene dakbedekking op gebouwen -waarvoor (nog) een subsidieregeling bestaat in Den Haag- en het in de bodem infiltreren van hemelwater is geen omgevingsvergunning vereist. Voor dat soort maatregelen en voorzieningen hoeven in een bestemmingsplan geen regels te worden opgenomen.
Het hoogheemraadschap Delfland heeft (in ieder geval in 2017) een stimuleringsregeling Klimaatadaptatie.

Een bestemmingsplan kan wel regels bevatten voor het realiseren van voorzieningen voor de berging van hemelwater, het vrij houden van bebouwing van overloopgebieden, het vrij houden van bebouwing langs beken of van lage plekken die natuurlijke waterbergingen vormen, het ophogen van gronden of het realiseren van bouwwerken ter voorkoming van overstromingen en andere voorzieningen en bouwwerken met een mogelijke impact op de kwaliteit van de woon- en leefomgeving.

Ook in de toekomst zal in omgevingsplannen aandacht voor klimaatbestendigheid nodig zijn. Nu we te maken krijgen met grotere weersextremen, kunnen met name maatregelen ter voorkoming van onnodige verharding (voor- en achtertuin), regentonnen, groene daken, ontkoppeld hemelwater e.d. een grote bijdrage leveren aan het vasthouden en vertraagd afvoeren van regenwater."

8. Veiligheidsregio Haaglanden

Op 18 april 2013 heeft de VRH advies gegeven op het concept ontwerp bestemmingsplan Bezuidenhout, te Den Haag. Desbetreffend bestemmingsplan is bij besluit op 27 juni 2013 vastgesteld. Op 18 augustus 2014 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State uitspraak gedaan inzake het bestemmingsplan Bezuidenhout, waarbij de mogelijkheid is vernietigd om binnen de bestemmingen 'Wonen 1" van 'Wonen 2" dakopbouwen te realiseren. De Afdeling was -kort weergegeven- van oordeel dat gelet op de op dat moment gehanteerde gemeentelijke parkeernorm, niet inzichtelijk is gemaakt welke gevolgen het toestaan van dakopbouwen heeft voor de parkeersituatie in het plangebied. Voor het overige deel is het plan onherroepelijk goedgekeurd.

De wijzigingen in bestemmingen 'Wonen 1" en van 'Wonen 2" hebben geen doorwerking in de paragraaf externe veiligheid. De paragraaf 4.2 Externe veiligheid van het concept ontwerpbestemmingsplan Bezuidenhout, 1e herziening is in die hoedanigheid niet aangepast ten opzichte van het vastgestelde bestemmingsplan van 27 juni 2013. Daarop ziet de VRH geen beweegreden om voorgaand advies te herzien.

Reactie: deze overwegingen worden voor kennisgeving aangenomen.