

Raadsbesluit 137

De raad van de gemeente Den Haag,

Gezien het voorstel van het college van 24 september 2010,

Gelet op de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening,

Besluit:

met overneming van de door het college in het hiervoor vermelde voorstel aangegeven overwegingen, welke worden geacht deel uit te maken van dit besluit:

- I. de zienswijzen, in het bij dit besluit behorende voorstel onder "Ingekomen zienswijzen" opgenomen, ontvankelijk te verklaren;
- II. de zienswijzen voor kennisgeving aan te nemen
- III. ter vervanging van de stedenbouwkundige bepalingen van de Bouwverordening en tot herziening van de op het plangebied Bezuidenhout-West betrekking hebbende bestemmingsplannen:
 - Bestemmingsplan Bezuidenhout West III, vastgesteld bij raadsbesluit 168, d.d. 1 juli 1999;
 - Parapluherziening Seksinrichtingen, vastgesteld bij raadsbesluit 199, d.d. 25 november 2004;
 - Parapluherziening Detailhandel Vuurwerk, vastgesteld bij raadsbesluit 207, d.d. 25 november 2004;
- IV. Met in achtneming van de Staat van wijzigingen vast te stellen het Bestemmingsplan Bezuidenhout-West, bestaande uit de kaarten NL.IMRO.0518.BP0182GBezuidenW-50VA en regels, zoals deze bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte bescheiden zijn aangegeven, toegelicht en beschreven.
- V. Dat bij het bestemmingsplan Bezuidenhout-West geen exploitatieplan wordt vastgesteld, omdat de regeling in hoofzaak uitgaat van consolidering van de bestaande situatie. Bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid met betrekking tot de Schenkweg 5 en de Schenkweg 56 t/m 60 zal hiervoor ofwel een exploitatieplan moeten worden vastgesteld ofwel een anterieure overeenkomst moeten worden gesloten met de initiatiefnemer.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van 2 december 2010.

De griffier.
M.F. Stein

De voorzitter.
J.J. van Aartsen



GEWIJZIGD VOORSTEL

Voorstel van het college inzake vaststelling Bestemmingsplan Bezuidenhout-West.

INLEIDING

Bij raadsmededeling van 25 mei 2010 (rm 2010.112 - RIS 172897) heeft het college aan de raad het ontwerp-bestemmingsplan Bezuidenhout-West toegezonden.

- Begrenzing plangebied

Het plangebied wordt begrensd door het Prins Bernhardviaduct (noord), de Utrechtsebaan (oost), de Schenkkade (zuid) en het spoor (west). Het plangebied bevat de witte vlek waarvoor nog geen bestemmingsplan geldt.

- Aanleiding

In de Nota Bestemmingsplannen in relatie tot het actualiseringsprogramma en tot de Structuurvisie Den Haag 2020 die op 14 december 2006 door de gemeenteraad is vastgesteld, is vastgelegd dat de komende jaren een actualisering plaatsvindt van een groot aantal verouderde bestemmingsplannen. Het thans voorliggende bestemmingsplan Bezuidenhout-West is in deze nota opgenomen als prioriteit I. Het gebied is momenteel namelijk nog een zogenaamde witte vlek. Dat betekent dat voor het gebied nog geen bestemmingsplan geldt. Dit met uitzondering van de overbouw over de Utrechtsebaan ter hoogte van de J.P. Coenstraat. Voor dat gebied is bij raadsbesluit van 1 juli 1999 een bestemmingsplan vastgesteld. Het opstellen van dit bestemmingsplan maakt dan ook deel uit van de "harde kern" van de inhaalslag. Door het opstellen van het bestemmingsplan wordt het gebied voorzien van een adequaat juridisch-planologisch kader.

In de tweede plaats voldoet de gemeente Den Haag met het opstellen van het bestemmingsplan Bezuidenhout-West aan de eisen van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening. Artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening bepaalt dat de gemeenteraad voor het gehele grondgebied van de gemeente een of meer bestemmingsplannen vaststelt (lid 1) en dat de bestemming van de gronden binnen een periode van tien jaar, gerekend vanaf de datum van de vaststelling van het bestemmingsplan, telkens opnieuw wordt vastgesteld (lid 2).

- Doel van het bestemmingsplan

Studie heeft uitgewezen dat in de komende tien jaar geen grootschalige ingrepen binnen het plangebied te verwachten zijn. Er wordt dan ook een conserverend bestemmingsplan opgesteld. Dat betekent dat de huidige situatie in het bestemmingsplan wordt opgenomen. De bestaande ruimtelijke structuur van het plangebied is over het algemeen goed: de openbare ruimte, de ruimtelijke samenhang en differentiatie, de relatie tussen openbaar en privé-gebied, de bouwkundige staat van woningen en voorzieningen en de kwaliteit van de architectuur.

In het plangebied zijn een aantal voorzieningen: maatschappelijk (sport, welzijn et cetera) en winkels. Het plan is in hoofdzaak een beheersbestemmingsplan waarin de karakteristieke waarden van de wijk op het gebied beeld, bebouwing en functies worden behouden. Er is een zorgvuldige afweging gemaakt tussen de stedenbouwkundige en architectonische kwaliteiten van de wijk enerzijds en de woonwensen en gebruiksvrijheden van de bewoners en gebruikers anderzijds. Het bestemmingsplan biedt de juridisch-planologische basis voor handhaving van de ruimtelijke situatie zoals die nu is, voor het beheer ervan in de toekomst en de op dit moment bekende nieuwe ontwikkelingen.

- Ontwikkelingen

Concreet kunnen de volgende ontwikkelingen worden benoemd.

- Schenkweg 5;

Op het perceel Schenkweg 5 kunnen via een wijzigingsbevoegdheid 60 woningen worden gerealiseerd. Voor het perceel zijn stedenbouwkundige randvoorwaarden opgesteld. Deze randvoorwaarden zijn opgenomen in de wijzigingsregels.

- Schenkweg 56 t/m 60;

De bebouwing behorend tot Schenkweg 56 t/m 60 is in gebruik als opslagruimte en gedeeltelijk bij antikraak in gebruik gegeven als atelier en (in het voormalige kantoorgebouw) als woning. Voor de locatie zijn ruime en flexibele gebruiksmogelijkheden opgenomen. In het bestemmingsplan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen die het mogelijk maakt deze locatie een woonbestemming te geven.

- Vijf lagen en dakopbouwen;

Op grond van de structuurvisie zijn in dit bestemmingsplan langs de Utrechtsebaan, de Schenkkade en het Prins Bernhardviaduct vijf bouwlagen mogelijk gemaakt. Daarnaast maakt het bestemmingsplan de bouw van dakopbouwen mogelijk aan de Volkerakstraat en de Van den Boschstraat.

- Herinrichting openbare ruimte;

De gemeente is bezig verbeteringen in de openbare ruimte te realiseren. Daarbij kan worden gedacht aan het toevoegen van groen en speelvoorzieningen, ondergrondse afvalcontainers e.d. In het bestemmingsplan is hier rekening mee gehouden. Het bestemmingsplan bevat op dit onderdeel de nodige flexibiliteit. Dit is concreet vertaald in de wijze van bestemmen van het openbare gebied. In de verkeersbestemmingen en de groenbestemming zijn ruime doeleindenomschrijvingen opgenomen. Bovendien zijn bij deze bestemmingen adequate bouwregels opgenomen.

PROCEDURE

- *Inspiraaktraject*

Bij besluit van burgemeester en wethouders, d.d. 25 mei 2010, kenmerk DSO/2010.1154 - RIS 172896, heeft het college, besloten inspraak met betrekking tot het ontwerp-bestemmingsplan Bezuidenhout-West te laten plaatsén ter gelegenheid van de zienswijzenprocedure als bedoeld in art. 3.8 Wro.

- *Terinzagelegging ontwerp-bestemmingsplan*

Op 31 mei 2010 is het ontwerp-bestemmingsplan toegestuurd aan overlegpartners, waaronder de Provincie Zuid-Holland, VROM Inspectie, het Hoogheemraadschap van Delfland, de wijk- en belangenverenigingen en overige bij het plan betrokken instanties. Tegelijkertijd is aan de overlegpartners de kennisgeving van de terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan toegezonden. Aan de omwonenden is de kennisgeving van de terinzagelegging toegestuurd. Het ontwerp-bestemmingsplan heeft van 4 juni 2010 tot en met 15 juli 2010 ter inzage gelegen in het Den Haag Informatiecentrum en het Stadsdeelkantoor Haagse Hout. Het ontwerp-bestemmingsplan was tegelijkertijd in te zien op www.ruimtelijkeplannen.nl en www.denhaag.nl/bestemmingsplannen.

Het college biedt de raad hierbij het ontwerp ter vaststelling aan. Het plan bestaat uit plankaart NL.IMRO.0518.BP0182GBezuidenW-50VA (op deze plankaart zijn de in de Staat van Wijzigingen genoemde onderdelen reeds verwerkt) en regels, en gaat vergezeld van een toelichting. Ter besparing van de kosten is het plan, de raad bij raadsmededeling d.d. 25 mei 2010 (rm 2010.112 - RIS 172897) reeds toegezonden, niet opnieuw bijgevoegd.

INGEKOMEN ZIENSWIJZEN (Wro)

<u>Reg-nr.</u>	<u>Naam en adres</u>
Ra 101	Wijkraad/Bewonerscommissie Bezuidenhout-West te Den Haag
Ra 102	ProRail te Rotterdam
Ra 103	Van Breevoort & Ter Meulen Advocaten te Den Haag namens woningstichting Haag Wonen
DSO_JZ/2010.156	Provincie Zuid-Holland

Ontvankelijkheid zienswijzen

De zienswijzen zijn tijdig ingekomen en voldoen derhalve aan de wettelijke vereisten.

Behandeling zienswijzen

Ra 101 Wijkraad/Bewonerscommissie Bezuidenhout-West

Wijkraad/Bewonerscommissie Bezuidenhout-West te Den Haag heeft de volgende zienswijze (geciteerd).

"Hierbij de reactie / zienswijze van de Wijkraad / Bewonerscommissie Bezuidenhout-West op het Ontwerpbestemmingsplan Bezuidenhout-West.

Het gaat ons om de volgende punten:

1. t.a.v. 3.5 Gemeentelijk Beleid. 3.5.1 Ruimtelijk beleid, alinea François Valentijnstraat "meer levendigheid in de plint te stimuleren of zelfs (gedeeltelijke) sloop en nieuwbouw." Hier zijn wij het mee oneens. Wij willen geen levendigheid in de plint en absoluut geen mogelijkheden voor (gedeeltelijke) sloop of nieuwbouw toestaan.
2. t.a.v. 4.5 Geluid, 4.5.2 Railverkeerslawaaï
In afwachting van het Akoestisch onderzoek t.a.v. het Railverkeerslawaaï delen wij mee dat wij tegen verhoging van de grenswaarden zijn. Ons inziens dient een hogere geluidsbelasting te worden aangepakt bij de bron van het geluid.

Wij behouden ons het recht voor om in een latere fase van deze procedure onze zienswijze nader toe te lichten."

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

Ten aanzien van punt 1:

De afgelopen periode heeft de gemeente namelijk samen met Haag Wonen en wijkbewoners (in de vorm van een Kadergroep) gewerkt aan visievorming. Dit heeft geresulteerd in de "Ambities Bezuidenhout-West". Tijdens dit proces is geconcludeerd dat grootschalige ontwikkelingen niet verwacht worden in de komende tien jaar. Daarom wordt nu ingezet op een bestemmingsplan van meer conserverende aard. Het bestemmingsplan richt zich in beginsel dan ook niet op het toestaan van nieuwe ontwikkelingen. Dit geldt ook voor het voor de François Valentijnstraat opgenomen beleid. Deze beleidsmatige uitspraak vloeit voort uit de hierboven genoemde "Ambities Bezuidenhout-West". Het betreft een beleidsmatige uitspraak (de aankondiging van nieuw beleid) waarbij geen juridische vertaling in de planregels of plankaart heeft plaatsgevonden. Het bestemmingsplan bevat dan ook geen regeling om de levendigheid in de plint en (gedeeltelijke) sloop en nieuwbouw mogelijk te maken.

Ten aanzien van punt 2:

De Randstadrail wordt als ontwikkeling uit dit bestemmingsplan gehaald (zie ambtshalve wijzigingen). Er is in het kader van dit bestemmingsplan dan ook geen akoestisch onderzoek naar railverkeerslawaaï benodigd. De zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen en betrokken in de voorbereiding van de procedure voor de Randstadrail / Haags Startstation Erasmuslijn.

Ra 102: ProRail

ProRail b.v. heeft de volgende zienswijze (geciteerd).

"Het ontwerp bestemmingsplan 'Bezuidenhout West', dat wij van u mochten ontvangen geeft ons aanleiding tot de volgende reactie. In het bestemmingsplan staat vermeld, dat er nog een akoestisch onderzoek naar railverkeer zal plaatsvinden en dat eventueel hogere grenswaarden door VROM verleend zullen worden. Wij blijven graag op de hoogte van de resultaten van dit akoestisch onderzoek. Wij danken u voor het geboden overleg en verzoeken u ons op de hoogte te houden van de voortgang van het bestemmingsplan."

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

De Randstadrail wordt als ontwikkeling uit dit bestemmingsplan gehaald (zie ambtshalve wijzigingen). Er is in het kader van dit bestemmingsplan dan ook geen akoestisch onderzoek naar railverkeerslawaaï benodigd. De zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen en betrokken in de voorbereiding van de procedure voor de Randstadrail / Haags Startstation Erasmuslijn.

Ra 103 Van Breevoort & Ter Meulen Advocaten namens Woningstichting Haag Wonen

Van Breevoort & Ter Meulen Advocaten heeft de volgende zienswijze (geciteerd).

"Geachte leden van de raad,

Tot mij wendde zich de Woningstichting Haag Wonen (verder Haag Wonen), gevestigd te 's Gravenhage, in verband met het navolgende. Haag Wonen heeft kennis genomen van de publicatie terzake het ontwerp-bestemmingsplan Bezuidenhout-West, hetwelk tot en met 15 juli 2010 ter visie ligt. Na bestudering van de toelichting op het plan, de regels (plus bijlage) en de plankaart wenst zij de navolgende zienswijze in te dienen. Haag Wonen is een toegelaten instelling als bedoeld in artikel 70 van de Woningwet. Zij heeft onder meer tot taak de huisvesting van personen die niet — dan wel minder goed — in staat zijn te voorzien in hun eigen huisvesting. Haag Wonen beschikt als zodanig over een aanzienlijk aantal woningen gelegen binnen de grenzen van het Ontwerp-bestemmingsplan Bezuidenhout-West. Het gaat daarbij onder meer om woningen aan de François Valentijnstraat, Pieter Bothstraat, Jan van Riebeeckstraat, Laurens Reaelstraat, Hendrick Hamelstraat, Hendrik Hamelplantsoen en Schenkweg.

Een aanzienlijk deel van deze woningen grenst aan de spoorlijn, door middel waarvan treinen komen en gaan naar het Centraal Station in Den Haag. Op de plankaart is dit gebied gemarkeerd met de kleur grijs en de aanduiding V-RV (Verkeer-Railverkeer).

Bij bestudering van het ontwerp-bestemmingsplan is Haag Wonen gebleken, dat het ontwerp de aanlanding mogelijk maakt van een Haags Startstation van de Erasmuslijn. Enerzijds blijkt dat uit de plankaart op de plek waar thans het Centraal Station gelegen is (kleur oranje — aanduiding GD-2 wat staat voor Gemengd — 2) in combinatie met de planregels (artikel 5.2 sub b), waarbinnen een zogenoemde [sba-ov] reservering is gemaakt en waarin naast een maximale bouwhoogte van 70 meter, een overige bouwhoogte van maximaal 25 meter geldt. Anderzijds blijkt dat uit de plankaart in het voor het 'Verkeer — Railverkeer' bestemde gebied (kleur grijs — aanduiding V-RV), waarbinnen een zogenoemde [sba-ov] reservering is gemaakt, in combinatie met de planregels, waarbij binnen de 'sba-ov-zone' gebouwen met een maximale bouwhoogte van 25 meter mogen worden gerealiseerd (12.2.1., aanhef en onder a.) als ook bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogen worden gerealiseerd (12.2.2., aanhef en onder d.) waarbij binnen het 'sba-ov' gebied, bouwwerken — geen gebouwen zijnde — met een maximale hoogte van 25 meter mogen worden gerealiseerd. Kortweg mag — binnen het 'V-RV' gebied — even voordat men rechts de Schenkweg zal gaan passeren richting het Centraal Station een railverbinding worden aangelegd met een maximale hoogte van 25 meter. Naar Haag Wonen aanneemt gaat het dan (vermoedelijk) om een betonnen bak, waarin de metro/trein van de Randstadrail gaandeweg klimt van 'maaiveld' naar een maximale hoogte van 25 meter (lees: men komt dan een niveau hoger uit dan het huidige busplatform boven het Centraal Station). Bij bestudering van de ter visie gelegde stukken is Haag Wonen overigens gebleken, dat daarbij zich niet de tekeningen van de zg "+2 variant" bevinden, zoals die wel wordt aangeduid in de planbeschrijving. Haag Wonen behoudt zich het recht voor deze zienswijze nader aan te vullen, zodra de tekeningen van deze variant openbaar zijn geworden. Ik verzoek u mij daarover te berichten, zodra de tekeningen gereed zijn en ter visie liggen. Haag Wonen kan zich met de bestemming van voornoemde perceelsgedeelten — de als zodanig aan gedeelde [sba-ov] — niet verenigen.

Een en ander betekent namelijk dat de huurders van haar woningen, als hiervoor aangeduid, met een aanzienlijke verslechtering van hun woon- en leefklimaat geconfronteerd zullen worden. Alhoewel de afstand van de aan te leggen verbinding tot de woningen van Haag Wonen varieert, zal bij de meest nabij gelegen woningen — volgens de plankaart — de railverbinding op een afstand van ca. 15- 18 meter komen te liggen (Francois Valentijnstraat; Laurens Reaelstraat). Haag Wonen acht dat onacceptabel. In elk geval spelen de navolgende bezwaren — voor de bouw binnen de 'sba-ov' als geheel — zij het dat sommige huurders daar meer c.q. minder last van zullen ondervinden, afhankelijk van de exacte plek van de door hen van Haag Wonen gehuurde woning. Haag Wonen behoudt zich het recht voor zulks zonodig nog nader voor individuele woningen aan te duiden. In elk geval brengt de nieuwe verbinding met zich dat de (huurders van de) woningen geconfronteerd worden met:

- Geluidsoverlast

Allereerst zal er sprake zijn van een ernstige toename van de geluidsoverlast; het is immers de bedoeling dat van de verbinding frequent gebruik zal worden gemaakt (circa 1x in de 2 ½ minuut een metro/trein, gaan of komend naar CS). Een aantal woningen heeft alleen een balkon dan wel een inpandige loggia aan de zijde van het spoortraject (onder meer de Francois Valentijnstraat), hetgeen tot gevolg zal hebben dat die huurders vrijwel geen gebruik meer kunnen maken van hun balkon/-loggia (de geluidsoverlast zal behoorlijk hard zijn). Mocht de railverbinding toch doorgaan, dan pleit Haag Wonen voor een verschuiving van de 'sba-ov' zone naar het midden van het als zodanig aangeduide grijze gebied (V-RV) — richting de Lekstraat — zodat haar woningen aan bovenvermelde straten met minder geluidsoverlast zullen worden geconfronteerd. Ongeacht de vraag of dat wel of niet mogelijk is, dient de railverbinding zodanig te worden aangelegd, dat e.e.a. voor de omwonenden de minste geluidsoverlast met zich brengt (geluidsarme rails/wielen/etc.). Volgens de stukken (hoofdstuk 4.5.2) is sprake van een voorlopig onderzoek van Adviesbureau Tauw naar het railverkeerslawaaï. Een onderzoeksrapport is blijkbaar nog niet beschikbaar; althans het is niet ter inzage gelegd. Nu blijkbaar de onderzoeksresultaten nog niet beschikbaar zijn, behoudt Haag Wonen zich het recht voor om nog een nadere zienswijze in te dienen, nadat de definitieve resultaten van het akoestisch onderzoek bekend zijn. In dat verband verzoekt Haag Wonen u haar terstond — na gereedkoming van het onderzoek — een kopie van het rapport te laten toekomen. Voorts verzoekt Haag Wonen u op voorhand — met een beroep op de Wet openbaarheid van bestuur — aan haar een afschrift te laten toekomen van uw verzoek aan het Ministerie van VROM tot vaststelling van een hogere grenswaarde. Mocht dat verzoek door uw gemeente nog niet verzonden zijn, dan verzoek ik u mij dat te zijner tijd — terstond na indiening — toe te zenden.

- Achteruitgang van de luchtkwaliteit

Daarnaast leidt de aanleg en verbinding tot een ernstige achteruitgang van de luchtkwaliteit; in elk geval zal de hoeveelheid 'fijnstof' in de lucht toe nemen. Haag Wonen merkt op dat daaromtrent niets in het ontwerp-bestemmingsplan vermeld staat. Zij behoudt zich het recht voor ten aanzien daarvan nog een nadere zienswijze in te dienen, in geval bij vaststelling van het definitieve plan blijkt, dat de luchtkwaliteit ten gevolge van de gewenste ontwikkeling wel degelijk achteruit gaat.

- Belemmering van het uitzicht/de bezonning/de lichttoetreding/de inbreuk op de privacy

Het uitzicht vanuit de woningen van Haag Wonen neemt sterk af; de huurders worden immers op een afstand variërend van 15 tot 20 meter geconfronteerd met een oplopende/dalende betonnen bak. Die bak zal vanaf maaiveld naar een hoogte van (naar schatting) 18 meter gaan. Daarnaast zal de te realiseren betonnen bak een forse inbreuk maken op de bezonning en de lichttoetreding van de woningen, in een mate die Haag Wonen niet acceptabel acht. Nu hebben de huurders een drukke treinverbinding 'voor hun neus' maar die ligt op maaiveldniveau. In de nieuwe situatie komt de railverbinding gewoon voor hun woning langs (woonkamer, slaapkamer, balkon/ loggia). Men kijkt er recht tegenaan of schuin tegenop. Enerzijds worden de huurders daardoor sterk in hun privacy aangetast; anderzijds kan gesteld worden dat er van enig 'vrij uitzicht' straks geen sprake meer zal zijn. Daarnaast valt permanent een deel van de lichttoetreding weg en is sprake van minder bezonning. Die aantasting laat zich nog sterker gevoelen in de woningen die specifiek alleen een balkon/loggia aan de zijde van het spoortraject hebben (onder meer de Francois Valentijnstraat). Deze huurders worden in hun uitzicht belemmerd. Er is sprake van een afname van de luchtkwaliteit en zij kunnen ten gevolge van de geluidsoverlast/minder lichttoetreding en bezonning geen fatsoenlijk gebruik meer maken van hun balkon/loggia.

Andere aspecten

Blijkens de toelichting is ook de economische uitvoerbaarheid onderzocht. Daarin staat vermeld dat het Stadsgewest Haaglanden de gemeente Den Haag verzocht heeft om de aanleg van de HSE. Haag Wonen neemt aan dat daarbij bedoeld wordt de aanleg van de hiervoor aangeduide railverbinding. Voor die aanleg is een budget van € 52 miljoen beschikbaar. Voor Haag Wonen is niet duidelijk of daarin ook een bedrag aan planschade is begrepen. Het staat voor Haag Wonen vast dat mocht de railverbinding (als voorgesteld) worden aangelegd, dat dat ten koste zal gaan van het woon- en leefklimaat van haar woningen. Een en ander brengt met zich dat (een deel van) haar woningen minder tot slecht verhuurbaar zal zijn (met name aan de Francois Valentijnstraat 'de Witte Anna'), Laurens Reaelstraat en Hendrik Hamelstraat, waardoor zij een aanzienlijke schade zal lijden. Op grond van artikel 3.1.6. lid 1 sub f van het Besluit ruimtelijke ordening dient het bestemmingsplan een inzicht te geven over de uitvoerbaarheid van het plan. Daartoe behoren op grond van vaste jurisprudentie tevens de kosten verbonden aan eventuele planschadevergoedingen. Zoals zich thans laat aanzien is daarmee bij de opstelling van het plan in zijn geheel geen rekening gehouden.

Waardedaling

Indien en voor zover het concept-bestemmingsplan in ongewijzigde vorm zou worden aangenomen, dan brengt dat voor Haag Wonen ook een aanzienlijke waardedaling van haar woningen met zich mee. Immers de woningen welke direct uitzicht hebben op de nieuwe railverbinding zullen (aanzienlijk) in prijs dalen en sommige zullen wellicht onverhuurbaar zijn voor de huidige huurprijs. Voor de schade welke Haag Wonen daardoor mocht lijden, stelt zij reeds nu vooralsdan uw gemeente aansprakelijk. Zij zal te zijner tijd — als e.e.a. mocht doorgaan — een beroep doen op planschade. Gelet op het voorgaande mag duidelijk zijn dat Haag Wonen met de aanleg van de extra railverbinding — zoals thans op de plankaart/regels en toelichting aangegeven — niet kan instemmen. Dat zou in basis anders zijn als de aanleg op hetzelfde niveau zou plaatsvinden als de bestaande railverbindingen van ProRail; dus geheel gelijkvloers. Dan zal immers de extra geluidsoverlast (althans deels) in het andere railverkeer op gaan. Zij acht het dan ook onbegrijpelijk dat voor deze wijze van uitvoering ruimte wordt gereserveerd binnen het concept-bestemmingsplan Bezuidenhout-West. Zulks geldt temeer nu de gemeente in het concept-plan zelf constateert (onder 2.3.3) dat de wijk — door haar ligging tussen het spoor en de Utrechtsebaan — veel overlast van geluid en luchtvervuiling heeft. De voorgestelde wijze van uitvoering zal daar nog een enorme portie aan toevoegen. Haag Wonen acht dat onacceptabel. Gelet op de erkenning — door de gemeente 's-Gravenhage — dat de wijk veel overlast van geluid en luchtvervuiling heeft, is Haag Wonen van mening dat een ongewijzigde uitvoering als verwoord in het concept-bestemmingsplan niet zou mogen plaatsvinden. Tot zover de kanttekeningen van Haag Wonen bij het concept-bestemmingsplan. Haag Wonen verzoekt u deze zienswijze bij de vaststelling van het bestemmingsplan 'Bezuidenhout-West' te willen betrekken en daarmee rekening te houden. Ik verzoek u mij voorts te zijner tijd — na vaststelling van het plan — omtrent die vaststelling alsmede omtrent de inhoud van het vastgestelde plan nader te willen berichten.

Ik mag u voorts wel verzoeken mij schriftelijk de ontvangst van deze zienswijze te willen bevestigen. Teneinde er zeker van te zijn dat deze zienswijze u tijdig bereikt, zond ik hem op voorhand per fax toe, na telefonisch contact met uw medewerkster mevrouw M. Houtman, die mij bovenvermeld faxnummer doorgaf.“

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

De Randstadrail wordt als ontwikkeling uit dit bestemmingsplan gehaald (zie ambtshalve wijzigingen). Er is in het kader van dit bestemmingsplan dan ook geen akoestisch onderzoek naar railverkeerslawaai benodigd. Nu de ontwikkeling Randstadrail / Haags Startstation Erasmuslijn uit het bestemmingsplan wordt gehaald is er bovendien geen grondslag voor planschade. De zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen en betrokken in de voorbereiding van de procedure voor de Randstadrail / Haags Startstation Erasmuslijn. Het gegeven dat de Randstadrail / Haags Startstation Erasmuslijn als ontwikkeling uit dit bestemmingsplan is gehaald betekent overigens niet dat de gemeente niet achter deze ontwikkeling zou staan.

DSO JZ/2010.156

Provincie Zuid-Holland

Provincie Zuid-Holland heeft de volgende zienswijze (geciteerd).

“Bij deze laten wij u weten geen aanleiding hebben om tegen bovengenoemd plan een zienswijze in te dienen“.

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

Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangeving aangenomen.

ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Het voorliggende bestemmingsplan vormt in hoofdzaak een nieuwe juridisch-planologische regeling voor een bestaande situatie. Deze regeling gaat in hoofdzaak uit van consolidering van deze situatie. Bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid bij Schenkweg 5 en Schenkweg 56 t/m 60 zal hiervoor ofwel een exploitatieplan dienen te worden gemaakt, ofwel een anterieure overeenkomst dienen te worden afgesloten met de initiatiefnemer.

AMBTSHALVE WIJZIGINGEN

Randstadrail / Haags Startstation Erasmuslijn

Ambtshalve wordt voorgesteld om de ontwikkeling Randstadrail / Haags Startstation Erasmuslijn uit het bestemmingsplan te halen. Dit heeft te maken met het feit dat naast de bestemmingsplanprocedure ook een procedure in het kader van de Wet geluidhinder moet worden doorlopen. De minister van VROM is in dit geval bevoegd om hogere grenswaarden in het kader van deze wet af te geven.

Voordat kan worden overgegaan tot vaststelling van dit bestemmingsplan moeten de volgende stappen nog worden doorlopen:

1. akoestisch onderzoek railverkeer afronden;
2. opstellen saneringsprogramma: verantwoordelijkheid van de spoorwegexploitant. Hierin worden de maatregelen aan de woningen opgenomen, met bijbehorende financiering;
3. verzoek hogere grenswaarden: dit kan per brief van het college aan VROM. Het akoestisch onderzoek en het saneringsprogramma vormen de basis voor het verzoek;
4. beoordeling akoestisch onderzoek, saneringsprogramma en bijbehorende financiering door ministerie van VROM.
5. Bij akkoord: ter inzage legging ontwerp beschikking hogere grenswaarden door ministerie van VROM;
6. Verwerken ingediende zienswijzen op de ontwerp beschikking. Ministerie van VROM;
7. Definitieve beschikking hogere grenswaarden door ministerie van VROM (incl. publicatie)
8. Vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad.

De inschatting is dat het doorlopen van bovenstaande stappen al snel 6 maanden tot een jaar duurt.

De consequentie is dat het bestemmingsplan voor de wijk Bezuidenhout-West niet binnen de in de Wet ruimtelijke ordening opgenomen 12 weken termijn kan worden vastgesteld. De bewoners zijn actief betrokken bij de totstandkoming van het bestemmingsplan. Bij de bewoners zijn dan ook verwachtingen gewekt over de voortgang van het bestemmingsplan. Daarnaast is Bezuidenhout-West één van de laatste witte vlekken binnen de gemeente (gebied waar geen bestemmingsplan geldt).

Als het bestemmingsplan Bezuidenhout-West moet worden aangehouden tot bovengenoemde stappen zijn doorlopen is de kans bovendien groot dat verschillende in het bestemmingsplan opgenomen beleidsstukken inmiddels zijn geactualiseerd als gevolg waarvan de toelichting van het bestemmingsplan moet worden herschreven. Voorgesteld wordt dan ook om deze ontwikkeling uit het bestemmingsplan te halen en hier te zijner tijd een separate procedure voor te doorlopen. De consequenties van dit voorstel voor de plankaart, regels en toelichting zijn verwerkt in onderstaande Staat van Wijzigingen.

Nieuwe provinciale structuurvisie en verordening

Op 2 juli 2010 is de Provinciale Structuurvisie "Visie op Zuid-Holland" en de provinciale "Verordening Ruimte" vastgesteld. Hiermee vervallen het Streekplan Zuid-Holland West en de nota Regels voor Ruimte. De consequentie van deze provinciale stukken voor onderhavig plangebied zijn onderzocht en verwoord in de toelichting van het bestemmingsplan (zie Staat van Wijzigingen).

Wijzigingsbevoegdheid Schenkweg 5

De woningbouwvereniging heeft om markttechnische redenen verzocht om het maximum aantal woningen te verhogen van 40 naar 65 (eenkamerwoningen voor jongeren). Van gemeentewege zijn hier geen bezwaren tegen, mits dit aantal woningen wordt gerealiseerd binnen de eerder bepaalde bouwmassa (footprint en aantal lagen). Zowel de Wet geluidhinder als de Grondexploitatiewet staan hieraan niet in de weg aangezien pas bij de daadwerkelijke toepassing van de wijzigingsbevoegdheid een concrete uitwerking van de in deze wetgeving opgenomen aspecten is vereist. De ontheffing hogere grenswaarden en het exploitatieplan of de anterieure overeenkomst zijn pas op dat moment benodigd. Dan is er immers ook sprake van een concreter beeld van de daadwerkelijke invulling van het perceel. Er wordt dan ook voorgesteld om hieraan tegemoet te komen door deze ruimte op te nemen in de wijzigingsregels. Dit voorstel is verwerkt in onderstaande Staat van Wijzigingen.

Wijzigingsbevoegdheid Schenkweg 56 t/m 60

In de wijzigingsregels behorend bij Schenkweg 56 t/m 60 is opgenomen dat de appartementen aan de spoorzijde worden gebouwd en daarmee dienen als geluidwerende bebouwing. Voorgesteld wordt om deze tekst zodanig te wijzigen dat in plaats van appartementen ook hogere eengezinswoningen o.i.d. kunnen worden gerealiseerd. Het tekstvoorstel is opgenomen in onderstaande Staat van Wijzigingen.

Parkeernormen

Gelet op het feit dat de Bouwverordening op termijn zal komen te vervallen worden in nieuwe bestemmingsplannen parkeernormen opgenomen. Voorgesteld wordt om ook een ontheffingsmogelijkheid van deze parkeernorm op te nemen.

STAAT VAN WIJZIGINGEN

Plankaart

Op de bijgevoegde plankaart NL.IMRO.0518.BP0182GBezuidenW-50VA zijn de wijzigingen ten opzichte van de plankaart zoals die in ontwerp ter visie heeft gelegen reeds verwerkt. Het betreft de volgende wijzigingen:

- het plangebied is aan de noordwestzijde verkleind en de hierbinnen gelegen bestemmingen 'Gemengd-1', 'Gemengd-2', 'Verkeer-Hoofdverkeersweg' en bijbehorende functieaanduiding 'brug' en bouwaanduidingen 'specifieke bouwaanduiding – openbaar vervoer' en 'onderdoorgang' zijn verwijderd;
- de bouwaanduiding 'specifieke bouwaanduiding – openbaar vervoer' binnen de bestemming 'Verkeer-Railverkeer' is verwijderd;
- de bestemming 'Gemengd-3' is gewijzigd in de bestemming 'Gemengd'.
- de grens tussen de bestemming 'Verkeer-Railverkeer' en de bestemmingen 'Groen-1' en 'Verkeer-Verblijfsstraat' is aangepast;
- de grens van de bestemming 'Groen' bij 'Wro-zone-wijzigingsgebied 1' is aangepast.

Regels

- artikel 4 komt te vervallen (de bestemming Gemengd-1) ;
- artikel 5 komt te vervallen (de bestemming Gemengd-2) ;
- de artikelen 6 tot en met 22 worden hernoemd vanwege het vervallen van de artikelen 4 en 5;
- de bestemming Gemengd-3 wordt gewijzigd in de bestemming Gemengd;
- artikel 11.2.1 sub b (oud) komt te vervallen;
- artikel 11.2.2 sub d (oud) komt te vervallen;
- artikel 12.2.1 sub a (oud) komt te vervallen;
- artikel 12.2.2 sub d (oud) komt te vervallen;

- in artikel 20 lid 1 (oud) wordt onder h een nieuw lid ingevoegd met de tekst “de parkeernormen die gehanteerd worden voor het parkeren of stallen van auto's, fietsen, bromfietsen en voor het laden en lossen van goederen, indien:
 - op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingsruimte wordt voorzien;
 - nadere besluitvorming ten aanzien van het parkeerbeleid en/of parkeernormen aanleiding geeft om af te wijken van de in de bijlage van de regels opgenomen parkeernormen;
 - het voldoen aan de parkeernormen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit, tot welke bijzondere omstandigheden in elk geval worden gerekend een te verwachten meer dan gemiddeld aantal gehandicapte gebruikers of bezoekers van het gebouw;
- in de aanhef van artikel 21 (oud) wordt de tekst “de bestemming Wonen” gewijzigd in “de bestemmingen Wonen en Verkeer – Verblijfstraat”
- in artikel 21.1 sub a (oud) wordt de tekst “binnen het wijzigingsgebied mogen maximaal 40 woningen in 5 lagen worden gerealiseerd” gewijzigd in “binnen het wijzigingsgebied mogen maximaal 65 woningen in maximaal 5 lagen worden gerealiseerd. De vijfde laag dient minimaal 1 meter terug te liggen ten opzichte van de gevel van het hoofdgebouw”;
- in artikel 21.1 sub b wordt de tekst “het bepaalde in artikel 14” aangepast in “het bepaalde in de artikelen 11 en 12” Het nieuwe artikel 11 betreft de bestemming Verkeer-Verblijfsstraat en het nieuwe artikel 12 de bestemming Wonen;
- de tekst van artikel 21.2 sub c (oud) wordt gewijzigd in: “Aan de spoorzijde dient een minimale bouwhoogte van 12 meter te worden gerealiseerd”;
- **In de tabel in bijlage 3 bij de regels zijn de getallen in de kolom “opp. Zonder” en “opp. met” bij de Volkerakstraat 2-90, Van den Boschstraat 217-307 en Van den Boschstraat 210-292 abusievelijk verwisseld. Dit is aangepast. Dit heeft overigens geen consequenties voor het toegestane percentage. De tabel wordt vervangen door onderstaande tabel:**

straat	huisnr	opp. zonder	opp. met	%
Volkerakstraat	5 - 39	362	530	68
Volkerakstraat	2 - 90	823	1191	69
van den Boschstraat	217 - 307	1072	1515	71
van den Boschstraat	210 - 292	955	1319	72

Toelichting

- In paragraaf 1.4 wordt de volgende tekst verwijderd:
Bestemmingsplan Den Haag Nieuw Centraal
Het Haags Startstation van de Erasmuslijn wordt in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt. Het station ligt in het plangebied van het vigerende bestemmingsplan Den Haag Nieuw Centraal (vastgesteld bij raadsbesluit van 20 september 2007 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 20 mei 2008).
- De tekst in paragraaf 3.3 wordt vervangen door onderstaande tekst:

Provinciale Structuurvisie

Onder de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening keurde de provincie alle gemeentelijke bestemmingsplannen aan wet- en regelgeving, inclusief provinciaal beleid. In de nieuwe Wet ruimtelijke ordening is die goedkeuring vervallen. Wel kan de provincie vooraf in een ruimtelijke structuurvisie aangeven aan welke zaken van provinciaal belang gemeentelijke bestemmingsplannen moeten voldoen. Op 2 juli 2010 is de Provinciale Structuurvisie "Visie op Zuid-Holland" en de provinciale "Verordening Ruimte" vastgesteld. Hiermee vervallen het Streekplan Zuid-Holland West en de nota Regels voor Ruimte. De kern van Visie op Zuid-Holland is het versterken van samenhang, herkenbaarheid en diversiteit binnen Zuid-Holland. Dit draagt bij aan een goede kwaliteit van leven en een sterke economische concurrentiepositie. Duurzame ontwikkeling en klimaatbestendigheid zijn belangrijke pijlers. Dit wil Zuid-Holland bereiken door realisering van een samenhangend stedelijk en landschappelijk netwerk. Goede bereikbaarheid, een divers aanbod van woon- en werkmilieus in een aantrekkelijk landschap met ruimte voor water, landbouw en natuur, zijn daarin kenmerkende kwaliteiten.

Visie op Zuid-Holland is opgebouwd uit vijf integrale hoofdpogaven, namelijk:

- aantrekkelijk en concurrerend internationaal profiel
- duurzame en klimaatbestendige deltaprovincie

- divers en samenhangend stedelijk netwerk
- vitaal, divers en aantrekkelijk landschap
- stad en land verbonden

Ook de instrumenten die de provincie inzet, komen in de structuurvisie aan de orde. De provincie ordent op de kaarten Functiekaart en Kwaliteitskaart, ontwikkelt programma's en projecten, agendeert zaken en laat onderzoek uitvoeren. Zij stuurt op hoofdlijnen door kaders te stellen en het lokale bestuur ruimte te geven bij de ruimtelijke inrichting. Deze aanpak sluit aan bij de nieuwe stijl van besturen: 'Lokaal wat kan, provinciaal wat moet.' Op de functiekaart is Bezuidenhout-West aangeduid als stedelijk gebied met hoogwaardig openbaar vervoer. Stedelijke gebieden zijn relatief grootschalig bebouwde gebieden die onderdeel zijn van het stedelijk netwerk waar de functies, wonen, werken en voorzieningen gemengd en gescheiden voorkomen. Omdat Bezuidenhout-West tevens gelegen is in de nabijheid van haltes met hoogwaardig openbaar vervoer van het Zuidvleugelnetsysteem heeft zij op de functiekaart tevens een aanduiding met hoogwaardig OV. De functiekaart geeft de gewenste en mogelijke ruimtelijke functies voor het gebied tot 2020.

De kwaliteitskaart maakt nog een verdiepingsslag waarbij de gewenste ontwikkelingen specifiek op kwaliteit worden aangeduid. Op deze kaart is Bezuidenhout -West aangeduid als hoogstedelijk (centrum)gebied.

Verordening Ruimte

In de nieuwe Wet ruimtelijke ordening is geregeld dat Provinciale Staten regels kunnen stellen over de inhoud, toelichting of onderbouwing van bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen. De provinciale ruimtelijke verordening voorziet hierin. Doel van de verordening is om een aantal provinciale belangen te laten doorwerken naar het gemeentelijke niveau. Voor dit bestemmingsplan is de bepaling uit de Verordening Ruimte over primaire en regionale waterkeringen van belang. Deze bepaling geeft aan dat primaire en regionale waterkeringen als zodanig bestemd dienen te worden. In de regels dienen een onbelemmerde werking, de instandhouding en het onderhoud van de leidingen opgenomen te worden. In dit bestemmingsplan wordt voldaan aan genoemd artikel doordat op de betreffende gronden een dubbelbestemming met een daarbij behorend aanlegvergunningstelsel is opgenomen.

- In paragraaf 4.5.2 wordt de volgende tekst verwijderd:

In het bestemmingsplan wordt het Haags Startstation voor de Erasmuslijn met bijbehorende aanlanding mogelijk gemaakt. Daarmee wordt een geluidsbron toegevoegd. Er wordt onderzoek gedaan naar wijziging van een spoorweg in de zin van de Wet geluidhinder. Hiervan is sprake als de toevoeging van de geluidsbron tot gevolg heeft dat de geluidswaarde met 3 dB of meer toeneemt, of als de in de wet vastgelegde norm van 63 dB wordt overschreden. Als dat het geval is moet een afweging worden gemaakt van maatregelen om het geluidsniveau te reduceren. Daarbij kan worden gedacht aan bronmaatregelen (bijvoorbeeld maatregelen aan de rails), overdrachtsmaatregelen (bijvoorbeeld het plaatsen van schermen) en maatregelen aan de ontvangerskant (bijvoorbeeld extra isolatie van bestaande woningen). Na afweging van alle maatregelen kan een procedure voor hogere grenswaarden in het kader van de Wet geluidhinder worden doorlopen. Uit voorlopig onderzoek van adviesbureau Tauw naar railverkeerslawai is gebleken dat er sprake is van een wijziging van een spoorweg. Dat betekent dat er maatregelen moeten worden afgewogen. Op basis van de eerste resultaten is de verwachting dat hogere waarden moeten worden vastgesteld. Uit het onderzoek is ook gebleken dat de minister van VROM in dit geval bevoegd gezag is om hogere grenswaarden vast te stellen. Aangezien die bevoegdheid in dit geval niet bij de gemeente ligt wordt deze procedure niet gelijktijdig met de bestemmingsplanprocedure doorlopen. Dat wil zeggen dat de ontwerp beschikking hogere grenswaarden en het ontwerp bestemmingsplan niet gelijktijdig ter inzage liggen. Op dit moment wordt het akoestisch onderzoek naar railverkeerslawai afgerond. Op basis van het onderzoek en de afweging van de benodigde maatregelen wordt bij het ministerie van VROM een verzoek om hogere grenswaarden ingediend. Het bestemmingsplan wordt niet vastgesteld voordat het hogere grenswaarden besluit is verleend. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan wordt aangetoond dat de benodigde maatregelen kunnen worden uitgevoerd.

- In paragraaf 4.5.2 wordt de volgende tekst ingevoegd:

In het ontwerp bestemmingsplan was de ontwikkeling Randstadrail / Haags Startstation Erasmuslijn opgenomen. Om die reden was het ministerie van VROM bevoegd gezag voor ontheffingen hogere grenswaarden als gevolg van railverkeer in het plangebied. Inmiddels is de ontwikkeling Randstadrail / Haags Startstation Erasmuslijn niet meer in het bestemmingsplan opgenomen. Wel is ten behoeve van de wijzigingsbevoegdheden Schenkweg 5 en Schenkweg 56 t/m 60 uit akoestisch onderzoek gebleken dat de wijzigingsbevoegdheden uitvoerbaar zijn. Er is wel een ontheffing hogere grenswaarden in de zin van de Wet geluidhinder nodig. Sinds de inwerkingtreding van de Crisis- en Herstelwet is het echter mogelijk om de procedure voor de ontheffing hogere grenswaarden te doorlopen op het

moment dat de wijzigingsbevoegdheid wordt toegepast. Op dat moment zal dan ook nader akoestisch onderzoek moeten plaatsvinden. Op dat moment kan wellicht ook meer inzicht worden geboden in de mogelijke consequenties van de Randstadrail / Haags Startstation Erasmuslijn voor door middel van de wijzigingsbevoegdheid nieuw te realiseren woningen. Indien daar tegen die tijd een separate procedure voor wordt doorlopen kan dit worden meegenomen in het akoestisch onderzoek.

- In paragraaf 4.7 wordt de tekst "Schenkweg 5 maximaal 40 woningen met ondergronds parkeren; Schenkweg 56-60 10 eengezinswoningen, 11 appartementen" vervangen door "Schenkweg 5 maximaal 65 woningen; Schenkweg 56 t/m 60 maximaal 25 woningen";

- In paragraaf 4.8 wordt de tekst "Op het perceel Schenkweg 5 wordt, via een wijzigingsbevoegdheid, de bouw van maximaal 40 appartementen mogelijk gemaakt" vervangen door "Op het perceel Schenkweg 5 wordt, via een wijzigingsbevoegdheid, de bouw van maximaal 65 appartementen mogelijk gemaakt.";

- In paragraaf 4.9.1 wordt de volgende tekst verwijderd:

Ten behoeve van de realisatie van het Haags Startstation voor de Erasmuslijn met bijbehorende aanlanding is een natuurtoets uitgevoerd. De mogelijke aanwezigheid van beschermde planten- en/of diersoorten is in eerste instantie bepaald aan de hand van de volgende gegevens.

- een oriënterend veldonderzoek op dinsdag 5 mei 2009;
- regionale en landelijke verspreidingsatlassen en -data;
- vrij beschikbare gegevens van het Natuurloket;
- verschillende, betrouwbare, internetbronnen.

Op grond van de beschikbare gegevens en het uitgevoerde onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

- de aanwezigheid van de Gele helmbloem in het plangebied kan niet worden uitgesloten. Bij doorgang van de werkzaamheden kunnen groeiplaatsen van deze soort mogelijk worden aangetast of geheel verdwijnen. Daarmee zijn de beoogde ontwikkelingen ontheffingsplichtig. Omdat de beoogde ontwikkelingen als een 'ruimtelijke ontwikkeling' moet worden gezien en de Gele helmbloem een zogenaamde tabel 2-soort in de zin van de Flora- en faunawet, is het mogelijk om conform een goedgekeurde gedragscode de werkzaamheden uit te voeren. Een aparte ontheffing van de Flora- en faunawet is dan niet noodzakelijk. Voor zowel een aparte ontheffing als het werken conform een goedgekeurde gedragscode is het noodzakelijk de precieze standplaatsen van de Gele helmbloem te weten;

- indien de werkzaamheden tussen zonsondergang en -opkomst worden uitgevoerd kunnen negatieve effecten voor vleermuizen op het aangrenzend gebied niet worden uitgesloten. Daarmee zijn deze werkzaamheden ontheffingsplichtig. Omdat de werkzaamheden als 'ruimtelijke ontwikkeling' moeten worden gezien en alle vleermuizen in tabel 3 zijn opgenomen, is het niet mogelijk om conform een goedgekeurde gedragscode te werken. Een aparte ontheffing is noodzakelijk. Hiervoor moet de precieze functie voor vleermuizen van het aangrenzend gebied bekend zijn;

- indien het lichtregime in de nieuwe situatie sterk verschilt van het huidige lichtregime en meer lichtverstoring optreedt, kunnen negatieve effecten voor vleermuizen op het aangrenzende gebied niet worden uitgesloten. Daarmee is de beoogde ontwikkeling ontheffingsplichtig. Omdat de werkzaamheden als 'ruimtelijke ontwikkeling' moet worden gezien en alle vleermuizen in tabel 3 zijn opgenomen, is het niet mogelijk om conform een goedgekeurde gedragscode te werken. Een aparte ontheffing is noodzakelijk. Hiervoor moet de precieze functie voor vleermuizen van het aangrenzend gebied bekend zijn.

- In paragraaf 5.3 wordt de volgende tekst verwijderd:

Randstadrail

Op dit moment wordt gewerkt aan de uitwerking van de zogenaamde "+2 variant" variant van de Randstadrail. In die variant komt een halte boven het busplatform. Dit betekent dat de light rail vanaf het Schenkviaduct gaat stijgen naar + 2 ter hoogte van het Bernhardviaduct. Voor het realiseren van de Randstadrail is een planologische procedure nodig. De Randstadrail wordt in dit bestemmingsplan planologisch mogelijk gemaakt. Voor de realisatie van de Randstadrail zijn in de bestemming Verkeer-Railverkeer bouwregels opgenomen. De resultaten van het akoestisch onderzoek staan beschreven in paragraaf 4.5.;

- In paragraaf 5.3 wordt de tekst "Op het perceel Schenkweg 5 kunnen via een wijzigingsbevoegdheid 40 woningen worden gerealiseerd." vervangen door "Op het perceel Schenkweg 5 kunnen via een wijzigingsbevoegdheid 65 woningen worden gerealiseerd.";

- In paragraaf 6.3 wordt de volgende tekst verwijderd:
Artikel 4 Gemengd - 1

De basis voor deze bestemming is gelegen in het tot nog toe geldende bestemmingsplan Den Haag Nieuw Centraal. In dat bestemmingsplan diende deze bestemming in hoofdzaak voor de afwikkeling van het vervoer. Slechts in ondergeschikte mate worden andere functies toegestaan. Dit bestemmingsplan voegt daar de mogelijkheid aan toe om bouwwerken te realiseren ten behoeve van het Haags Startstation van de Erasmuslijn (Randstadrail)

- In paragraaf 6.3 wordt de volgende tekst verwijderd:

Artikel 5 Gemengd – 2

De basis voor deze bestemming is ook gelegen in het tot nog toe geldende bestemmingsplan Den Haag Nieuw Centraal. Binnen deze bestemming kunnen op of boven de bebouwing van het huidige busplatform kantoorgebouwen worden gerealiseerd. Ook zullen dan de hiertoe benodigde parkeerplaatsen binnen het bestemmingsvlak tot stand moeten worden gebracht.

De constructies van de gebouwen mogen zich namelijk niet tussen of te dicht op de treinsporen bevinden, waardoor de daartoe benodigde ruimte buiten de huidige rooilijnen van de aanwezige stationsbebouwing moet worden gecreëerd. Bij de concrete uitwerking is dan wel speciale aandacht nodig voor de relatie met aangrenzende bebouwing ter plaatse van de Anna van Buerenstraat en -plein, alsook wat betreft de inrichting van de openbare ruimte. Dit bestemmingsplan voegt daar de mogelijkheid aan toe om bouwwerken te realiseren ten behoeve van het Haags Startstation van de Erasmuslijn (Randstadrail).

- In paragraaf 6.3 wordt de bestemming Gemengd-3 gewijzigd in de bestemming Gemengd;
- In paragraaf 6.3 worden de artikelen 6 tot en met 22 hernummerd vanwege het vervallen van de artikelen 4 en 5;

BESLUITVORMING

Gezien het vorenstaande stelt het college de raad voor het volgende besluit te nemen:

De raad van de gemeente Den Haag,

Gezien het voorstel van het college van 24 september 2010,

Gelet op de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening,

Besluit:

met overneming van de door het college in het hiervoor vermelde voorstel aangegeven overwegingen, welke worden geacht deel uit te maken van dit besluit:

- I. de zienswijzen, in het bij dit besluit behorende voorstel onder “Ingekomen zienswijzen” opgenomen, ontvankelijk te verklaren;
- II. de zienswijzen voor kennisgeving aan te nemen
- III. ter vervanging van de stedenbouwkundige bepalingen van de Bouwverordening en tot herziening van de op het plangebied Bezuidenhout-West betrekking hebbende bestemmingsplannen:
 - Bestemmingsplan Bezuidenhout West III, vastgesteld bij raadsbesluit 168, d.d. 1 juli 1999;
 - Parapluherziening Seksinrichtingen, vastgesteld bij raadsbesluit 199, d.d. 25 november 2004;
 - Parapluherziening Detailhandel Vuurwerk, vastgesteld bij raadsbesluit 207, d.d. 25 november 2004;
- IV. Met in achtneming van de Staat van wijzigingen vast te stellen het Bestemmingsplan Bezuidenhout-West, bestaande uit de kaarten NL.IMRO.0518.BP0182GBezuidenW-50VA en regels, zoals deze bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte bescheiden zijn aangegeven, toegelicht en beschreven.
- V. **Dat bij het bestemmingsplan Bezuidenhout-West geen exploitatieplan wordt vastgesteld, omdat de regeling in hoofzaak uitgaat van consolidering van de bestaande situatie. Bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid met betrekking tot de Schenkweg 5 en de Schenkweg 56 t/m 60 zal hiervoor ofwel een exploitatieplan moeten worden vastgesteld ofwel een anterieure overeenkomst moeten worden gesloten met de initiatiefnemer.**

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van 2 december 2010

De griffier.

De voorzitter.

Een set van de ingekomen zienswijzen en het Ontwerp-bestemmingsplan Bezuidenhout-West, ligt voor de raadsleden ter inzage in de leeskamer Griffie B03.17 (map no.43).