

Raadsbesluit 125

De raad der gemeente Den Haag,

Gezien het voorstel van het college van 18 november 2014,

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

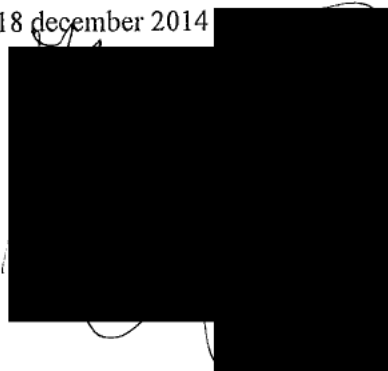
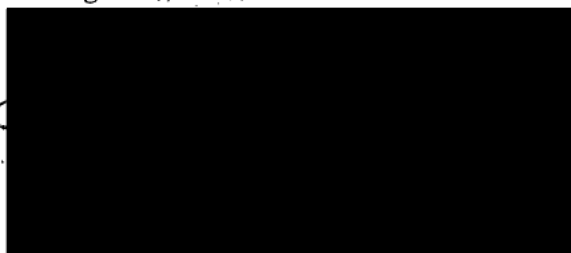
Besluit:

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 Ra 2014.325, Ra 2014.331 en Ra 2014.332, in het bij dit besluit behorende voorstel onder "Ingekomen zienswijzen" opgenomen, gegrond te verklaren.
- III. De zienswijzen Ra 2014.310, Ra 2014.316, Ra 2014.327 en Ra 2014.328, in het bij dit besluit behorende voorstel onder "Ingekomen zienswijzen" opgenomen, gedeeltelijk gegrond en voor het overige ongegrond te verklaren.
- IV. De overige zienswijzen in het bij dit besluit behorende voorstel onder "Ingekomen zienswijzen" opgenomen, ongegrond te verklaren.
- V. Tot herziening van de op het plangebied betrekking hebben de regelingen:
 - Bestemmingsplan Archipelbuurt/Willemspark II, vastgesteld bij raadsbesluit 634 d.d. 11 januari 1982;
 - Bestemmingsplan Witte Vlekken-Schuttersduin en Bankastraat 99, vastgesteld bij raadsbesluit 228 d.d. 27 november 2008;
 - Parapluherziening Dakopbouwen, vastgesteld bij raadsbesluit 91, d.d. 22 april 1999;
 - Parapluherziening Detailhandel Vuurwerk, vastgesteld bij raadsbesluit 207, d.d. 25 november 2004;
 - Parapluherziening Seksinrichtingen, vastgesteld bij raadsbesluit 199, d.d. 25 november 2004;
 - Parapluherziening Archeologie, vastgesteld bij raadsbesluit 100, d.d. 23 september 2010.
- VI. Met in achtneming van de Staat van wijzigingen vast te stellen het Bestemmingsplan Archipelbuurt e.o., bestaande uit de kaart NL.IMRO.0518.BP0198EArchipel-40ON.dgn met ondergrond o_NL.IMRO.0518.BP0198EArchipel-ondergrond.dgn en regels, zoals deze bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte bescheiden zijn aangegeven, toegelicht en beschreven, met dien verstande dat in de regels in artikel 16, lid 1, sub a de woorden 'en stad' worden geschrapt.
- VII. Dat bij het bestemmingsplan voor Archipelbuurt e.o. geen exploitatieplan wordt vastgesteld.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van 18 december 2014

De griffier,



rv 125

Dienst Stedelijke Ontwikkeling

DSO/2014.681

RIS 278540_141211

Gewijzigd voorstel van het college inzake Vaststelling bestemmingsplan Archipelbuurt e.o.

INLEIDING

Bij raadsmededeling van 27 mei 2014 (rm 2014.092-RIS 272930) heeft het college aan de raad het ontwerp-bestemmingsplan Archipelbuurt e.o. toegezonden.

- Begrenzing plangebied

Het plangebied, waar het bestemmingsplan Archipelbuurt e.o. betrekking op heeft, wordt in het noorden begrensd door de Scheveningse Bosjes, de Ary van der Spuyweg/Kerkhoflaan en de rand van de Algemene Begraafplaats, in het oosten door de Koninginnegracht, in het zuiden door de Mauritskade/Dr. Kuiperstraat, de Schelpkade, Nassauplein, Burgemeester Patijnlaan, Alexanderplein en in het westen door de Scheveningseweg.

Er is gekozen voor een duidelijke begrenzing, welke op een logische wijze aansluit bij aangrenzende bestemmingsplannen en de naastgelegen vastgestelde beheersverordening Willempark e.o.

- Aanleiding

De gemeente Den Haag stelt om een aantal redenen een nieuw bestemmingsplan voor het plangebied Archipelbuurt e.o. op:

a. Artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (hierna: de Wro) 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). Het vigerende bestemmingsplan Archipelbuurt-Willemspark II is vastgesteld op 11 januari 1982.

b. Het Rijksbeschermd stadsgezicht Archipelbuurt Willemspark II maakt deel uit van het plangebied. Ingevolge artikel 14 van de Monumentenverordening van Den Haag moeten de stedenbouwkundige, architectuurhistorische en cultuurhistorische waarden van het beschermd stadsgezicht worden vastgelegd in een beschermend bestemmingsplan. Met het bestemmingsplan voldoet de gemeente wederom aan deze verplichting.

-Doel

Het doel van bestemmingsplan Archipelbuurt e.o. is hoofdzakelijk het vastleggen van de bestaande ruimtelijke structuur en een actueel juridisch-planologisch kader te bieden. De bestaande situatie vormt daarbij het vertrekpunt. De karakteristieke waarden van het plangebied op het gebied van 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.

Het plangebied behoort tot het Rijksbeschermd stadsgezicht Archipelbuurt/Willemspark II. Ter bescherming van het Rijksbeschermd stadsgezicht dient in overeenstemming met artikel 36 van de Monumentenwet 1988 voor het gebied een bestemmingsplan te worden vastgesteld dat - in de zin van de monumentenwet - voldoende beschermend is. Doel van de aanwijzing is de ruimtelijke en architectonische kwaliteit en structuur van het gebied die samenhangt met de oorspronkelijke ontwikkeling te onderkennen en deze aan te merken als een zwaarwegend belang bij het verdere beheer of de ontwikkeling van het gebied. Het plan biedt ten opzichte van het vorige bestemmingsplan, een verdere uitwerking van de protectie van het Rijksbeschermd stadsgezicht.

- Planologisch regime

Het bestemmingsplan Archipelbuurt e.o. vervangt met name het bestemmingsplan Archipelbuurt /Willemspark II, vastgesteld op 11 januari 1982.

Naast bestemmingsplannen die op een specifiek plangebied van toepassing zijn, kent de gemeente Den Haag een aantal parapluperzoningen dat op heel het gemeentelijke grondgebied van toepassing is en welke door dit bestemmingsplan voor wat betreft het plangebied worden vervangen:

- a. Parapluperzoning Detailhandel Vuurwerk. In het bestemmingsplan Parapluperzoning Detailhandel Vuurwerk (2004) is het beleid van de gemeente Den Haag neergelegd ten aanzien van de vestiging van detailhandelsbedrijven die zich bezighouden met de verkoop en opslag van consumentenvuurwerk.
- b. Parapluperzoning Seksinrichtingen. De regeling in de gemeentelijke leefmilieuverordeningen die seksinrichtingen verbiedt, is geïntegreerd in en vervangen door het bestemmingsplan Parapluperzoning Seksinrichtingen (2003) waarmee aan alle geldende bestemmingsplannen in de gemeente Den Haag een regeling werd toegevoegd ten aanzien van seksinrichtingen.
- c. Parapluperzoning Archeologie. De parapluperzoning heeft betrekking op gebieden met een vastgestelde archeologische waarde of archeologische verwachting. In dit plan is ter bescherming van archeologische waardevolle gebieden de dubbelbestemming 'Waarde (archeologie)' toegevoegd en zijn regels opgenomen die het mogelijk maken voorwaarden met betrekking tot archeologie te verbinden aan bouwvergunning.
- d. Bestemmingsplan Parapluperzoning Dakopbouwen, vastgesteld bij raadsbesluit, d.d. 22 april 1999 (rb 91), goedkeuringsbesluit Gedeputeerde Staten 07 juli 1999.

PROCEDURE

- *Inspraakprocedure*

Bij besluit van burgemeester en wethouders, d.d. 27 mei 2014, RIS 272930, heeft het college besloten inspraak te laten plaatsvinden in het kader van de zienswijzenprocedure als bedoeld in art. 3.8 Wro.

- *Terinzagelegging ontwerp-bestemmingsplan*

Op 2 juni 2014 is de kennisgeving van de terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan toegestuurd aan overlegpartners, waaronder de Provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat, het Hoogheemraadschap van Delfland, de bewonersorganisatie en overige bij het plan betrokken instanties.

Het ontwerp-bestemmingsplan heeft van 6 juni tot en met 17 juli 2014 ter inzage gelegen. Het ontwerp-bestemmingsplan was in te zien op www.ruimtelijkeplannen.nl en www.denhaag.nl/bestemmingsplannen. Er zijn 13 zienswijzen ingediend.

Het college biedt de raad hierbij het ontwerp ter vaststelling aan. Het plan bestaat uit de verbeelding met kenmerk NL.IMRO.0518.BP0198EArchipel-40ON en regels, en gaat vergezeld van een toelichting. Ter besparing van de kosten is het u eerder toegezonden plan niet opnieuw bijgevoegd.

INGEKOMEN ZIENSWIJZEN

<i>Nr.</i>	<i>Ra-nr.</i>	<i>Indiener zienswijze</i>
1.	2014.310	Holdingsmaatschappij Smitsloo Groep B.V.
2.	2014.316	NSI NV
3.	2014.323	
4.	2014.324	Tauro Beheer B.V.
5.	2014.325	Ekelmans + Meijer Advocaten namens Vellinga Vastgoed Beheer B.V.
6.	2014.326	Belangenvereniging Koninginnegracht Den Haag
7.	2014.327	Stichting Bewonersorganisatie Archipel & Willemspark
8.	2014.328	
9.	2014.329	Betaforce B.V.
10.	2014.330	Verkeerscommissie Archipel & Willemspark
11.	2014.331	
12.	2014.332	
13.	2014.334	Haags Monumentenplatform

Ontvankelijkheid zienswijzen

De zienswijzen zijn tijdig ingekomen en voldoen aan de wettelijke eisen.

Behandeling zienswijzen

1. Ra 2014.310 Holdingsmaatschappij Smitsloo Groep B.V.

Namens Holdingsmaatschappij Smitsloo Groep B.V. (als vertegenwoordiger van de dochterondernemingen Padox Beheer B.V. en Monumenno B.V.) heeft [REDACTED] de volgende zienswijze (geciteerd):

“Bij ongewijzigde en ons niet passende voortzetting van het onderhavige bestemmingsplan Archipelbuurt e.o. zullen wij, als eigenaar en verhuurder van de panden te Koninginnegracht 60 (karakteristiek pand) en 61-62 (Rijksmonument) te Den Haag, bij de gemeente een (plan)schadeclaim van minimaal € 1.777.550,= indienen en tot aan de hoogste rechtscolleges blijven procederen teneinde onze belangen te verdedigen.

Onderstaand treft u onze zienswijzen (incl. bijlagen) aan:

I) Onacceptabele gevolgen van verlegging van tramlijn 9

De verlegging van Tramlijn 9 met 2,2 meter richting de pand en aan de Koninginnegracht wordt als een voldongen feit gepresenteerd in onder meer artikel 3.6.2. De Belangenvereniging Koninginnegracht, waarbij wij zijn aangesloten, heeft reeds meerdere keren aan de gemeente aangegeven deze verlegging niet te accepteren. De Vereniging heeft d.d. 19 februari 2014 bij gevoegde zienswijze ingediend (zie bijlage I), welke nadrukkelijk deel uitmaakt van onze onderhavige zienswijze. In deze zienswijze wordt een door erkende deskundigen onderzochte alternatieve tracé-variant gepresenteerd, welke de gemeente vooralsnog, zonder steekhoudende technisch-inhoudelijk gekwantificeerde en gekwalificeerde argumenten / veldonderzoek, afwijst. De beoogde verlegging van de tramrails zou voor onze panden (en omliggende panden) onder meer tot de volgende onacceptabele negatieve gevolgen leiden:

- a) Versmalling wegdek en trottoirs: Het wegdek en de trottoirs zouden worden versmald. Dit gaat onder meer ten koste van de algehele uitstraling (van oudsher en vooralsnog een brede statige laan), de veiligheid, de voetgangers- en verkeersdoorstroming en het comfort.
- b) Vervallen parkeerplaatsen: Er zou het zeer grote aantal van 55 parkeerplaatsen vervallen, hetgeen de bereikbaarheid voor onze huurders, hun bezoekers en dienstverlenende bedrijven (onderhoud e.d.) ernstig beperkt.
- c) Aantasting cultuurhistorische en monumentale status: De monumentale en cultuurhistorische status van (de panden gelegen aan) de Koninginnegracht wordt aangetast in plaats van beschermd. De gemeente handelt strijdig met het doel c.q. de ratio van reeds vastgelegd monumentaal en cultuurhistorisch beleid, de regels en de wetgeving, aangezien het plan om de trambaan te verleggen hiermee volledig in tegenspraak is. Er zou zwaar afbreuk worden gedaan aan de monumentale en cultuurhistorische waarde, status, uitstraling en beleving van voornoemde panden en de omgeving / wijk. De Koninginnegracht kan als één monument worden beschouwd, want telt het zeer grote aantal van ca. 100 monumenten panden (ca. 25 aanwezige Rijksmonumenten, ca. 75 gemeentelijke monumenten en diverse beschermde karakteristieke panden), terwijl tevens de volledige omgeving / wijk een cultuurhistorische status kent. Zie onderstaande nadere onderbouwing en bewijsvoering.

Cultuurhistorische status: de cultuurhistorische status van de Koninginnegracht wordt erkend en vastgelegd in het concept bestemmingsplan en op de plankaart. Daarnaast is de cultuurhistorische status vastgelegd in het aanwijzingsbesluit tot Rijksbeschermd Stadsgezicht van het College van B&W d.d. 25 juli 1996 incl. waarderingskaart (Bijlage II). Voornoemde waarderingskaart toont aan dat de Koninginnegracht nagenoeg geheel bestaat uit beschermde Rijks- en gemeentemonumenten, alsmede een "belangrijke bebouwing door hoge ensemblewaarde" vormt. Binnen het aanwijzingsbesluit tot Rijksbeschermd Stadsgezicht beslaat de Koninginnegracht dan ook veruit de grootste en belangrijkste (dubbele) beschermzone. De bijzondere en karakteristieke architectonische (eclectische ensembles), landschappelijke, stedenbouwkundige en cultuurhistorische (ensemble)waarden, structuren en straatpatronen worden zwaar onevenredig aangetast.

Rijksmonumentale status: de meeste Rijksmonumenten zijn gelegen tussen Koninginnegracht 25 en 63, dus m.n. dit tracé verdient volledige bescherming. Een deel van de waardering van ons Rijksmonument te Koninginnegracht 61-62 luidt evenals de (meeste) anderen als volgt (Bijlage III; bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed): *"Herenhuis van architectuurhistorisch belang als representatie/voorbeeld van een woonhuis in eclectische bouwstijl. Hoofdvorm, detaillering en materiaal zijn goed bewaard. Als onderdeel van een reeks herenhuizen van dezelfde vormgeving, heeft het pand tevens ensemblewaarde. Een toegevoegde waarde vormt de beeldbepalende ligging aan de Koninginnegracht."* De beeldbepalende ligging zou zwaar worden aangetast, aangezien het ensemble van panden en omgeving minder goed zichtbaar wordt. Immers, de karakteristieke monumentale laan (Koninginnegracht) wordt enorm versmald, de trams rijden dicht langs de panden en de auto's komen dicht langs de gevels te staan.

d) Overlast: aanzienlijke, kostbare, langdurige en overbodige overlast tijdens de werkzaamheden tot versmalling van trottoirs en rijbanen.

e) Beperking in exploitatie en verkoop: Voornoemde zaken leiden tot een significant minder aantrekkelijke woon- en werkomgeving, hetgeen de exploitatiemogelijkheden (verhuur) en verkoopwaarde van ons pand zeer negatief beïnvloedt.

Met vorenstaande menen wij voldoende te hebben aangetoond dat u bewust mee zou werken aan aantasting van het en leef- en werkmilieu aan de Koninginnegracht, hetgeen niet in overeenstemming is met goede ruimtelijke ordening. In dat kader zou u dus zorgen voor duurzame ontvrachting van te woon- en werkkwaliteit / -voorzieningsstructuur, hetgeen onacceptabel is.

II) Planschade(claim) en aansprakelijkheidsstelling:

Het RICS-gecertificeerde onafhankelijke taxatiebureau Gloudemans concludeert op basis van recente studie van het bestemmingsplan dat er o.b.v. de huidige plannen een planologisch nadeel ontstaat waarvan de omvang is in te schatten op ca. 20% van de marktwaarde van de panden (zie de rapportage van Gloudemans in Bijlage IV, welke deel uitmaakt van de onderhavige zienswijze). Voor onze panden te Koninginnegracht 60 en 61-62 zouden wij dan ook een (plan)schadeclaim van minimaal € 1.770.550,= indienen bij de gemeente indien de gemeente de beoogde wijze van realisatie door tracht te zetten. Bovendien is daarnaast niet uit te sluiten en pas na de (door ons te blokkeren) werkzaamheden vast te stellen dat er tijdelijke uitvoeringsschade zou ontstaan die is te kwalificeren als nadeelcompensatie. Dit geldt tevens voor alle overige panden aan de Koninginnegracht. Thans worden de betreffende claims door juristen voorbereid. Een grove in schatting van de separaat / integraal door eigenaren van de Koninginnegracht in te dienen (plan)schadeclaims wijst uit dat de gemeente, indien 50 % van de eigenaren een (plan)schadeclaim indient (namens 146 adressen + aanvullende subadressen), een (plan)schadeclaim van minimaal € 50.000.000,= tegemoet kan zien.

Voor alle negatieve gevolgen naar aanleiding van de beoogde tracéverlegging stellen wij de gemeente bij voorbaat volledig aansprakelijk. Wij hopen echter dat de gemeente tot inkeer komt. Het lijkt ons van zeer groot belang dat door de gemeente tijdig initiatief tot een ander tracé- en indelingsplan in overleg met de Vereniging en ons wordt genomen teneinde het tijt te keren. Bij gebreke hiervan kan de gemeente ervan verzekerd zijn dat wij (en anderen) tot aan de hoogste rechtscolleges zullen blijfven procederen, met dus zeer hoge schadeclaims en eindeloze stagnaties tot gevolg.

III) Parkeerdek

In het vigerende bestemmingsplan Archipelbuurt/Willemspark (d.d. 1982) staat het parkeerdek aan achterzijde van ons pand te Koninginnegracht 61-62 op juiste wijze op de plankaart weergegeven (zie Bijlage V). Gelieve dit parkeerdek tevens zichtbaar op de nieuwe plankaart op te nemen en de bestemmingsregels betreffende onze locatie hierop aan te passen. In artikel 6.2.1.c.3 staat immers dat de gezamenlijke grondoppervlakte van een bijgebouw (in ons geval het parkeerdek) niet meer mag bedragen dan maximaal 25 m2 per hoofdgebouw buiten het bebouwingsvlak. Ons parkeerdek heeft echter een grotere oppervlakte en dient als zodanig ingetekend en bestemd te blijven.

Wij behouden ons het recht voor deze zienswijzen te allen tijde uit te kunnen breiden.

Bijlagen (de bijlagen II, III en V zijn niet opgenomen):

(I) Belangenvereniging Koninginnegracht : zienswijzen herinrichting Koninginnegracht d.d. 19 februari 2014 (zie ra 2014.326)

(II) College van B&W: 's-Gravenhage: Aanwijzingsbesluit tot Rijksbeschermd Stadsgezicht d.d. 25 juli 1996

(III) Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed: beschrijving Rijksmonument Koninginnegracht 61-62

(IV) Gloudemans: rapportage schade aan panden Koninginnegracht

(V) Deel vigerende bestemmingsplankaart Archipelbuurt/Willemspark

Bijlage IV

Zoals afgesproken bij e-mailbericht d.d. 10 februari 2014 zijn hieronder de resultaten weergegeven van de 'quickscan' ten behoeve van een planschaderisicoraming voor de locatie Koninginnegracht 60, 61 en 62 te Den Haag. Centraal in deze quickscan staat de planologische vergelijking.

1. Gestelde schadeoorzaak

Schade (planschade) wordt gesteld voor de objecten Koninginnegracht 60, 61 en 62 te Den Haag als gevolg van de verlegging van een trambaan ter plaatse (NRR lijn 9). Het tramtracé wordt feitelijk met ruim 2,2 meter richting de gevels van voornoemde objecten verlegd. Hierdoor komen 55 parkeerplekken te vervallen.

Gesteld wordt dat een slechtere bereikbaarheid ontstaat onder andere door een versmalling van het trottoir, een slechtere doorstroming van het verkeer. De monumentale en cultuurhistorische waarden worden zwaar aangetast. Daarnaast wordt aangegeven dat de objecten onmogelijk te bereiken zullen zijn gedurende de werkzaamheden.

2. Planschade of nadeelcompensatie

Ondergetekende maakt een onderscheid tussen permanente schade (planschade) en tijdelijke schade gedurende de werkzaamheden (nadeelcompensatie). In een uitspraak van 16 maart 2005 (Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State 16 maart 2005 (hierna te noemen: de Afdeling), NJB 2005, 248, p. 898, Regeling nadeelcompensatie Betuweroute) oordeelt de Afdeling dat het bij vergoeding van tijdelijke uitvoeringsschade niet gaat om vergoeding van planschade maar nadeelcompensatie, waarbij de vraag dient te worden beantwoord of er sprake is van buiten het normale maatschappelijke risico vallende en op een beperkte groep burgers (speciale last) drukkende (abnormale) schade. Planschade is vermogensschade waardoor een permanente waardedaling van de objecten ontstaat. Planschade kan niet tijdelijk van aard zijn (vergelijk voor deze overweging recent: ABRS 23 oktober 2013, zaaknummer 201 209467/1/1A2).

Of er sprake is van tijdelijke uitvoeringsschade (nadeelcompensatie) blijft buiten de beoordeling van deze analyse, omdat pas achteraf kan worden vastgesteld of er sprake is geweest van werkzaamheden welke qua aard, ernst en duur uitzonderlijk zijn geweest.

In het geval van de hierboven genoemde uitspraak van 16 maart 2005 heeft de Afdeling overwogen dat de duur, intensiteit en omvang van de hinder boven het normaal maatschappelijk risico uitstijgt. Concreet heeft de Afdeling daarbij voor dit specifieke geval van belang geacht dat er een periode van overlast is geweest van achttien maanden, waarin dag en nacht is doorgewerkt. Verder was voor de Afdeling van gewicht dat de voornaamste bouwplaats op 56 meter afstand was gelegen, alsmede de aard van de hinder, in dit geval trillinghinder, geluidsoverlast door boor- en heimachines en uitzichtschade en het feit dat een en ander plaats heeft gevonden in een voorheen rustige en landelijke omgeving. Voor een bedrijf zou hierdoor tijdelijk inkomensschade (nadeelcompensatie) kunnen ontstaan. Voor een woning zou een vergoeding kunnen worden ingeschat met behulp van de huurwaardemethode. Uitgangspunt is daarbij dat de schadevergoeding wordt gebaseerd op de fictie dat tijdelijk mindere (fictieve) huur zou kunnen worden geïnd. De huurwaardemethode voor tijdelijke derving is onder andere door de Afdeling geaccepteerd in een uitspraak van 20 september 2006, LJN AY 8507, Raad van State, 20051212/1.

In het onderhavige geval zijn de objecten aan de Koninginnegracht 60, 61 en 62 bestemd tot "Kantoren en/of woonbebouwing met bijbehorende tuinen (K/W)". Zowel kantoren en bankinstellingen alsook eengezinshuizen en/of meergezinshuizen zijn in planologische zin toegestaan. Feitelijk zijn ter plaatse kantoren aanwezig. Voor zover er gesteld wordt dat in de toekomst permanent inkomensschade wordt geleden voor deze kantoren als gevolg van de verlegging van de trambaan, neemt ondergetekende in beginsel als uitgangspunt dat deze permanente inkomensschade ervoor zorgt dat (eerst) de vermogenswaarde van deze objecten dalen. Ervan uitgaande dat een potentiële koper een lagere transactieprijs zou willen betalen wanneer minder inkomsten kunnen worden gegenereerd.

3. Locatie

Hieronder zijn fragmenten opgenomen waarbij de ligging van de locatie inzichtelijk wordt gemaakt evenals het type schadegevoelige objecten aan de Koninginnegracht 60, 61 en 62. Het betreft de percelen kadastraal bekend gemeente 's-Gravenhage, sectie P nummers 3416 en 9901, eigendom van Padox Beheer B. V. en Monumenno B.V.

Schadegevoelige objecten aan de Koninginnegracht 60, 61 en 62.





Ligging luchtfoto's

4. Juridisch kader

Krachtens het planschadeartikel 6.1 Wro kent het college degene die in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van de onder lid 2 van het artikel genoemde oorzaken, op aanvraag een tegemoetkoming toe voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. In lid 2 sub a t/m g van artikel 6.1 Wro staat een opsomming gegeven van de planologische besluiten welke mogelijk tot een tegemoetkoming van de schade zullen leiden. Een besluit ex artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3° Wabo" (afwijking), maar ook een bestemmingsplan valt hieronder.

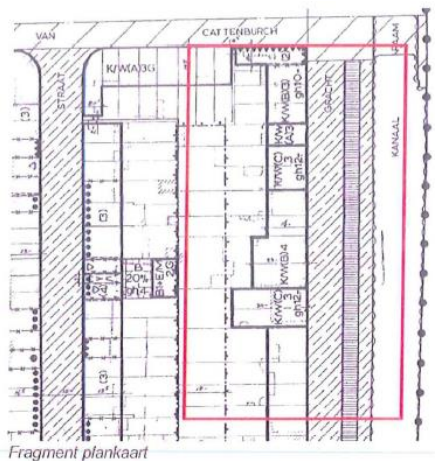
Artikel 6.2 Wro bepaalt dat binnen het normaal maatschappelijk risico vallende schade voor rekening blijft van de aanvrager. In ieder geval blijft voor rekening van de aanvrager een gedeelte gelijk aan twee procent van de waarde van de onroerende zaak onmiddellijk voor het ontstaan van de schade (forfait). Bij schade in de vorm van een inkomensderving blijft een gedeelte gelijk aan twee procent van het inkomen onmiddellijk voor het ontstaan van de schade, voor rekening van aanvrager. Verder is in artikel 6.3 Wro bepaald, dat met betrekking tot de voor tegemoetkoming in aanmerking komende schade, burgemeester en wethouders bij hun beslissing op de aanvraag in ieder geval de voorzienbaarheid van de schadeoorzaak en de mogelijkheden van de aanvrager om de schade te voorkomen of te beperken, betrekken.

Ondergetekende zal een planologische vergelijking maken. Hiervoor dient onderzocht te worden in hoeverre de aanvrager door de bepalingen van het nieuwe (bestemmings)plan in een planologisch nadeliger positie is komen te verkeren. De beweerde schadeveroorzakende planologische mutatie (omgevingsvergunning met afwijking of het nieuwe bestemmingsplan) moet daartoe worden vergeleken met het vigerende planologische regime. Daarbij is voor beide regimes niet de feitelijke situatie van belang, doch hetgeen op grond van dat regime maximaal kon worden gerealiseerd, ongeacht de vraag of verwezenlijking daadwerkelijk heeft plaatsgevonden, tenzij zodanige invulling met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid kan worden uitgesloten.

De omvang van de schade wordt ingeschat door het vaststellen van de waarde onmiddellijk voor en na de planologische wijziging per peildatum. Van belang daarbij is op welke wijze een redelijk denkend en handelend koper de waarde voor en na de planologische wijziging zou inschatten. Voor de omvang van de waardedaling (schade) wordt gebruikelijk als uitgangspunt genomen dat voornoemde potentiële koper de waarde laat beïnvloeden door de ruimtelijke gevolg en (schadefactoren).

5. Vigerende planologische situatie

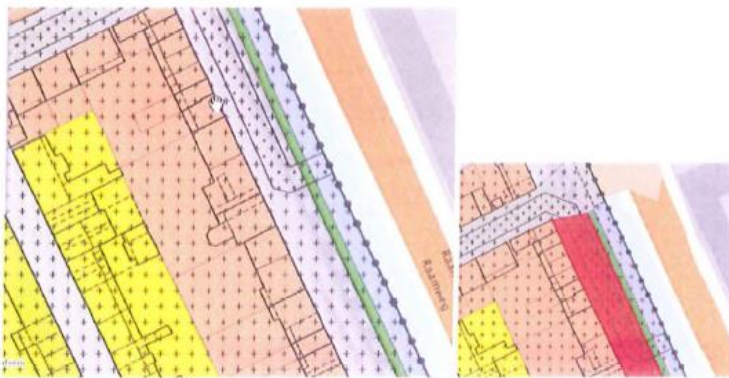
Het vigerende planologische regime is het bestemmingsplan "Archipelbuurt-Willemspark II". Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad van de gemeente Den Haag op 11 januari 1982 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 11 december 1989. Een fragment van de plankaart is hieronder opgenomen. Het plangebied is op de plankaart van de vigerende bestemming bij benadering omkaderd.



De gronden in het plangebied hebben in dit bestemmingsplan de bestemmingen "straat" en "openbaar vervoerbaan". Uitgangspunt van ondergetekende is dat de verschuiving van de trambaan niet mogelijk is binnen de geldende planologische situatie en er om die reden een nieuw planologisch regime moet worden gecreëerd.

6. Nieuwe planologische situatie

Voor de verschuiving van de trambaan is een wijziging van het vigerende bestemmingsplan noodzakelijk. Hiertoe is - waarschijnlijk - anticiperend op een nieuwe bestemmingsplan een omgevingsvergunning met afwijking aangevraagd waarvan de bekendmaking op 24 januari 2014 heeft plaatsgevonden met de algemene informatie "het verplaatsen van de trambaan in verband met het inrichten van de Koninginnegracht tussen Javabrug en Hubertusviaduct". Daarnaast is op 19 december 2013 een nieuw bestemmingsplan in ontwerp opgesteld genaamd bestemmingsplan "Archipelbuurt e. o.". In principe zijn beide besluiten in potentie schadeveroorzakend en worden ze genoemd in artikel 6.1 Wro. Beide besluiten worden in onderhavige analyse vanwege de samenhang als één nieuw regime aangemerkt. Op onderstaande afbeelding is een fragment opgenomen van het bestemmingsplan "Archipelbuurt e.o.".



De voor "Verkeer-Straat" (ook met rood weergegeven) aangewezen gronden zijn onder andere bestemd voor (onder C) openbaar vervoerstroken en -banen. Ten dienste van de bestemming zijn "bouwwerken, geen gebouwen toegestaan. Feitelijk wijzigt de locatie zoals hieronder geïllustreerd.



Impressie: huidige en nieuwe situatie

7. Planologische vergelijking

Opmerkelijk is dat het nieuwe (maximale) planologische regime het mogelijk maakt om binnen de gehele bestemming "Verkeer-Straat" openbaar vervoerstroken en -banen op te richten. In maximale planologisch zin zou het mogelijk zijn over de volle breedte van de bestemming (alleen) openbare vervoerstroken en banen op te richten. Dat dit feitelijk niet aan de orde is, betekent niet dat hiermee geen rekening hoeft te worden gehouden in het kader van een planschadebeoordeling. Deze fictie van maximale invulling geldt voor zowel de vigerende alsook de nieuwe planologische situatie.

Wanneer ter plaatse de bereikbaarheid met de auto aan de voorzijde volledig zou komen te vervallen, althans wanneer deze fictie wordt aangenomen, ontstaat een substantiële waardedaling. De bereikbaarheid van de objecten als woningen maar vooral als kantoor dalen aanzienlijk wanneer deze objecten aan de voorzijde alleen per tram bereikbaar zouden zijn. Een daling van 20% van de waarde per object is alsdan goed verdedigbaar. De objecten zijn in 2007 gekocht voor aanzienlijk bedragen: Koninginnegracht 60 voor € 4.550.000,00 en Koninginnegracht 61 en 62 voor € 4.820.221,00. Voorlopig uitgaande van deze waarden kan de navolgende schade worden ingeschat.

Waarde voor wijziging	Waarde na wijziging	Schade na aftrek 2% normaal maatschappelijk risico
€ 4.550.000,00	€ 3.640.000,00	€ 909.909,00
€ 4.820.221,00	€ 3.856.177,00	€ 867.640,00
Totaal		€ 1.777.549,00

8. Conclusie

Ondergetekende concludeert op basis van de hierboven genoemde uitgangspunten dat er een planologisch nadeel ontstaat waarvan de omvang is in te schatten op afgerond € 1.777.550,00. Bovendien is daarnaast niet uit te sluiten en pas na de werkzaamheden vast te stellen dat er tijdelijke uitvoeringsschade ontstaat die is te kwalificeren als nadeelcompensatie.

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

Inleiding

Alvorens op de inhoud van deze zienswijze in te gaan wordt het volgende opgemerkt.

Voor zover reclamant zich stelt aan te sluiten bij een aan het begin van 2014 ingediend stuk namens de belangenvereniging Koninginnegracht, wordt verwezen naar hoofdstuk 7 (overleg en inspraak) van de toelichting van het bestemmingsplan en de daarin gegeven uitgebreide gemeentelijke reactie op deze vooroverlegreactie.

Ten tweede wordt opgemerkt dat gebleken is dat reclamant in zijn zienswijze kennelijk niet overal is uitgegaan (de bestemmingen en mogelijkheden) van het ontwerpbestemmingsplan, maar van het conceptontwerp-bestemmingsplan, zoals dit op 21 januari 2014 in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening aan diverse instanties is toegezonden. Dit blijkt met name uit het feit dat reclamant verwijst naar een niet in het voorliggende plan opgenomen artikellid (te weten artikel 6.2.1.c. onder 3).

Ten derde wordt opgemerkt dat er met betrekking tot het onderwerp Koninginnegracht en Randstadrail lijn 9 in totaal vijf zienswijzen (nrs. 1,4, 6, 8, en 9) zijn ingediend, welke gedeeltelijk overeenkomen alsmede naar elkaar verwijzen, onder meer omdat (een of meerdere) reclamanten verenigd zijn in de Belangenvereniging Koninginnegracht. Om die reden zal bij de beantwoording van die zienswijzen (deels) naar de hieronder volgende beantwoording van zienswijze nr.1 worden verwezen.

I. Gevolgen verlegging trambaan

De beoogde vernieuwing van de trambaan, waarbij de gehele tramlijn 9 aangepast wordt voor het inzetten van nieuw trammaterieel, vindt zijn grond in de Samenwerkingsovereenkomst Netwerk RandstadRail (collegebesluit van 16 november 2010). De argumenten met betrekking tot de keuze voor het Voorontwerp NRR lijn 9 Koninginnegracht zijn uitgebreid vastgelegd in verschillende bestuurlijke besluiten: RIS 178836 en RIS 260172. Daarnaast is vanaf de periode juli 2013 met regelmaat overleg geweest tussen de personen die zich later hebben verenigd in de Belangenvereniging Koninginnegracht en medewerkers van de gemeente. In die gesprekken en uitwisseling van documenten is toegelicht hoe tot de keuze voor het ontwerp is gekomen.

De trambaan –een traject dat reeds meer dan 100 jaar langs de Koninginnegracht ligt- moet worden aangepast om de nieuwe, moderne en bredere, tramvoertuigen te kunnen inzetten. Deze zijn besteld

om de capaciteit te vergroten, het comfort te verbeteren, om rolstoeltoegankelijkheid te kunnen realiseren en om de algehele kwaliteit van het tramproduct te verbeteren. Om voldoende ruimte te bieden voor het nieuwe voertuig komen de nieuwe sporen verder uit elkaar te liggen. Om voldoende ruimte te bieden voor het nieuwe voertuig worden de middenmasten vervangen door zijmasten waardoor de afstand tussen de sporen hetzelfde blijft.

De gemeenteraad hecht veel waarde aan het behoud van de monumentale kastanjabomen. In de huidige situatie ligt er een spoorconstructie op poeren (pijlers) waardoor de grond onder de sporen luchtig genoeg blijft om de bomen onder te kunnen laten wortelen, terwijl de krachten van de trambaan door de poeren lager in de grond worden opgevangen. Daardoor zijn de wortels van de kastanjes verweven met de spoorconstructie. Vervanging van de spoorconstructie op de huidige plek leidt tot grote schade aan de boomwortels leiden en daarmee aan de bomen. Daarom is besloten de huidige trambaanconstructie in de grond te laten liggen en de nieuwe trambaan ter hoogte van de kastanjes te verschuiven op 3,70 m van de bomen aan te leggen, zodat er voldoende wortelbare grond buiten de nieuwe trambaan ontstaat, is voor de kastanjes, zodat de kans op uitval van een of meerdere bomen zo klein mogelijk is. Om hiervoor ruimte vrij te maken komt de parkeerstrook aan de trambaanzijde te vervallen. Daarnaast worden rijbaan en trottoirs enigszins aangepast en versmald. Het resultaat is dat er meer groen is (gras in plaats van geparkeerde auto's), waardoor de ruimtelijkheid van de laan verder wordt benadrukt. Doordat er minder geparkeerde voertuigen staan, zal de doorstroming enigszins verbeteren (minder oponthoud door parkerende auto's) en zal de veiligheid enigszins toenemen (minder potentiële conflicten tussen manoeuvrerende auto's en langrijdende fietsers en automobilisten). De trottoirs blijven voldoende breed voor voetgangers om zich comfortabel te kunnen verplaatsen.

Het vervallen van parkeerplaatsen is het gevolg van de breed gedragen en in de raad uitgebreid besproken wens om de kastanjabomen te behouden. Met name tussen de Javastraat en Laan Copes van Cattenburch vervallen parkeerplaatsen. In de avond en nacht zal ook na het vervallen van de parkeerplaatsen voldoende vrije parkeerruimte beschikbaar blijven voor bewoners. Op maandag t/m vrijdag van 9.00 tot 17.00 uur is betaald parkeren van kracht. De gemiddelde parkeerduur van het betaald parkeren bedraagt hier bijna 3,5 uur. Dat is erg lang vergeleken met andere straten met betaald parkeren in Den Haag. Het instellen van een maximale parkeerduur van 2 uur -voor het wegvak waar de parkeerplaatsen aan de trambaanzijde vervallen- zal daarom een aanzienlijke reductie in het aantal parkeerders opleveren. Dit is in lijn met het beleid om langparkeerders te stimuleren gebruik te maken van het openbaar vervoer of de fiets of gebruik te maken van (goedkopere) parkeergarages. Bezoekers van de bedrijven die langer dan 2 uur willen parkeren kunnen iets verder weg parkeren of gebruik maken van P+R. De verwachting is dat de parkeervraag op werkdagen door de parkeerdurbeperking overdag zal afnemen. Tussen de Javastraat en Laan Copes van Cattenburch zullen er voor vergunninghouders en kortparkeerders daardoor voldoende vrije parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Deze maatregel zat niet in het oorspronkelijke plan, maar is toegevoegd naar aanleiding van de inspraakreacties op het Voorontwerp NRR lijn 9 Koninginnegracht.

Bij recente nachtparkeertellingen in september 2014 is in het gebied tussen de Koninginnegracht en de Bankastraat/Nassauplein (een strook van circa 400 meter vanaf de Koninginnegracht tussen de Javastraat en het Hubertusviaduct) een gemiddelde parkeerdruk van 78% gemeten. Daarbij wordt opgemerkt dat er op het moment van de tellingen reeds op een deel van de Koninginnegracht werd gewerkt en er circa 40 plaatsen niet beschikbaar waren. Uitgaande van het totale aantal van circa 1265 parkeerplaatsen (inclusief de 40 plaatsen langs de Koninginnegracht) resteren er bij het vervallen van 55 parkeerplaatsen circa 1210 parkeerplaatsen, wat een gemiddelde nachtelijke parkeerdruk van 79% betekent. Daarbij wordt opgemerkt dat er straten zijn met een hoger dan gemiddelde parkeerdruk (zoals de Balistraat, Paramaribostraat en Sumatrastraat), maar dat er aan de "randen" van het gebied meer ruimte is, zoals op de Koninginnegracht en het Nassauplein. De conclusie is dat het verdwijnen van parkeerplaatsen door de aanpassing van de trambaan er niet toe zal leiden dat de parkeerdruk in de nacht zodanig zal toenemen dat niet meer gesproken kan worden van een acceptabel niveau.

Voor zover reclamant aanvoert dat het monumentale karakter van de Koninginnegracht door de ingreep zal worden aangetast, wordt het volgende opgemerkt. Uit de toelichting behorend bij de aanwijzing tot Rijksbeschermd stadsgezicht volgt dat zowel de monumentale kastanjabomen als de

monumentale bebouwing het karakter van de Koninginnegracht bepalen. In de toelichting wordt gememoreerd dat het rooien van bomen in het verleden ten behoeve van verkeer tot het verlies aan karakter heeft geleid en de oorspronkelijke structuur en samenhang heeft aantast. Aan deze elementen, het monumentale karakter van dit deel van de Koninginnegracht met haar beeldbepalende bomen, verandert in dit geval met het behoud van de kastanjabomen niets. Het meest zichtbare resultaat van de ingreep zal zijn dat op het deel van de Koninginnegracht tussen de Javastraat en de Riouwstraat een rij geparkeerde voertuigen uit het straatbeeld zal verdwijnen. De trambaan zal, net als nu, als grasbaan worden uitgevoerd. Daarmee blijft het groene, weidse karakter van de laan behouden en kan niet van aantasting van het monumentale karakter van de omgeving door deze vernieuwing worden gesproken.

Voor zover reclamant klaagt over overlast, wordt opgemerkt dat de werkzaamheden, die nodig zijn voor het vervangen van de trambaan en aanpassen van de openbare ruimte, een zekere overlast met zich meebrengen, welke echter van tijdelijke aard zijn. De overlast zal zoveel mogelijk tot een minimum beperkt worden. Het resultaat is een hoogwaardig ingerichte openbare ruimte, waarin de veelheid aan functies die bij een stedelijke omgeving horen zo goed mogelijk zijn ingepast. De kwaliteit van het openbaar vervoer zal met de komst van de nieuwe trams aanzienlijk verbeteren. Dit zal een positief effect hebben op de aantrekkelijkheid van de woonomgeving. De stelling van reclamant, dat de tijdelijke werkzaamheden dan wel de uitvoering van de trambaan leiden tot aantasting van het leef- en werkmilieu aan de Koninginnegracht, alsmede dat er strijd zou zijn met een goede ruimtelijke ordening, wordt dan ook niet onderschreven.

II. Planschade

Voor zover reclamant verwijst naar planschade dan wel nadeelcompensatie, wordt opgemerkt dat voor zover sprake is van voor vergoeding in aanmerking komende schade, hierin wordt voorzien in de daartoe geëigende wettelijke procedures.

In dit geval is er sprake van een opschuiving van de trambaan van circa 2 meter richting de kantoor- en woonbebouwing. Een verschuiving die met name wordt ingegeven door het belang van het behoud van de monumentale bomen die mede het monumentale karakter en uitstraling van de Koninginnegracht bepalen.

De opschuiving van circa 2 meter wordt in dit kader van ondergeschikt stedenbouwkundig belang gezien. De realisering en modernisering van het gehele vernieuwde traject lijn 9 wordt echter van wezenlijk belang geacht voor een betere doorstroming en kwaliteit voor het openbaar vervoer en de reizigers die daarvan gebruik maken. De aanleg van het nieuwe netwerk leidt bovendien niet tot een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Er bestaat gelet op voorgaande overwegingen geen grond voor de verwachting dat de invloed van de werkzaamheden en deze verschuiving van circa 2 meter op de waarde van de bebouwing zodanig zal zijn, dat bij de afweging van de belangen zoals weergegeven door reclamant, hieraan groter gewicht moet worden toegekend dan aan de belangen die met de realisering van het plan aan de orde zijn.

III. Bouwvlak

Anders dan reclamant stelt is van een apart bestemd zijn van een parkeerdek in het bestemmingsplan uit 1982 geen sprake. Wel heeft nadere bestudering geleid tot de conclusie dat de bouwvlakken behorend bij de panden Koninginnegracht 60-62 niet geheel juist zijn weergegeven op de verbeelding. Om die reden dient de weergave van de bouwvlakken ter plaatse van Koninginnegracht 60, 61 en 62 te worden gecorrigeerd op de verbeelding overeenkomstig bestaande rechten.

IV. Bestemmingsplan

De Koninginnegracht heeft in het voorliggende bestemmingsplan de bestemming "Verkeer-Straat" gekregen, hetgeen ook in het verleden (bestemming "Straat") het geval was.

De voorgenomen herinrichting van de Koninginnegracht, waarbij onder meer de tramsporen in beperkte mate worden verschoven en verbreed en de parkeersituatie zal veranderen, wordt getoetst op grond van het voorliggende bestemmingsplan. De aspecten die de reclamant naar voren brengt komen bij de beoordeling van de vergunningaanvraag terug.

Het thans ter beoordeling liggende bestemmingsplan kent in tegenstelling tot het bestemmingsplan uit 1982 een aanlegvergunningstelsel in artikel 27 ("Waarde-Cultuurhistorie"). Uit artikel 27.5.1 volgt onder meer dat het verboden is om zonder of in afwijking van de afgegeven omgevingsvergunning

werkzaamheden uit te voeren zoals het aanleggen of verharderen van wegen, paden, parkeergelegenheden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen, en het aanleggen of wijzigen van tramsporen. Daarmee is ook na inwerkingtreding van dit bestemmingsplan verzekerd dat bij mogelijke toekomstige wijziging van het wegdek altijd een vergunning noodzakelijk is, alsmede de werkzaamheden geen afbreuk zullen doen aan het behoud en de bescherming van de cultuurhistorische waarde(n) van het rijksbeschermd stadsgezicht. Toetsingskader blijft derhalve de inhoud van de aanwijzing van het beschermd stadsgezicht. Daarmee is er sprake van een blijvende waarborg dat hiermee rekening zal worden gehouden.

In het bestemmingsplan Archipel-Willemspark II uit 1982 is op meerdere plaatsen sprake van een bestemming Openbaar vervoerbaan. Bestudering van de plankaarten leert, dat de ligging van de huidige trambaan grotendeels overeenkomt met de ligging van de bestemming "Openbaar vervoerbaan", maar niet volledig.

In elk geval wordt de bestemming "Openbaar vervoerbaan" trambaan bij belangrijke kruisingen (Dr. Kuiperstraat, Javastraat, Laan Copes van Cattenburch, alsmede de trambaan langs het Vredespaleis aan de andere zijde van het plangebied) onderbroken en zijn er ook delen met de bestemming "Straat", "Hoofdverkeersweg" en "Verkeersdoeleinden" waar de trambaan weliswaar aanwezig is, maar de bestemming "Openbaar vervoerbaan" niet volledig is doorgetrokken. Uitsluitend in de bestemming "Hoofdverkeersweg" (artikel 23) wordt gesproken van bijbehorende voorzieningen ten behoeve van het openbaar vervoer, in de overige bestemmingen wordt slechts gesproken van bijbehorende voorzieningen zonder die nadere vermelding. De plantoelichting uit 1982 biedt helaas geen aanknopingspunten voor de keuze voor een aparte bestemming "Openbaar vervoerbaan", dan wel de wijze waarop deze is ingetekend.

Verder is in het plan uit 1982 de daadwerkelijke inrichting van wegen met de bestemming "Straat", te weten de breedte van voet- en fietspaden en wegdek, alsmede de al dan niet aanwezigheid van parkeerplaatsen, niet nader uitgewerkt door middel van dwarsprofielen. Voor die systematiek is destijds slechts gekozen bij het Hubertusviaduct en een deel van de Scheveningseweg.

Uit voornoemd systeem en bewoordingen van het bestemmingsplan Archipel-Willemspark II kan naar ons oordeel worden afgeleid dat het ook in 1982 niet de bedoeling is geweest om de ligging en loop van trambanen, dan wel de invulling of benaming van bestemmingen te bevriezen in een niet te veranderen situatie, waarbij geen rekening meer zou kunnen worden gehouden met de eisen van de tijd en moderner materieel. Niet valt in te zien waarom het combineren van diverse soorten wegverkeer binnen de bestemming "Verkeer-Straat" onjuist zou zijn, dan wel dat het gebruiken van een functieaanduiding "Openbaar vervoer" verplicht zou moeten worden doorgevoerd althans daar waar sprake is van trambanen. Een dergelijke conclusie valt niet uit enige regelgeving af te leiden. In de huidige moderne en digitale systematiek van Haagse bestemmingsplannen worden in principe geen wegprofielen meer opgenomen en geen bestemming openbaar vervoersbaan meer gebruikt, tenzij de situatie ter plaatse daartoe aanleiding geeft. Dit vloeit voort uit de wens om flexibiliteit in te bouwen en om nodeloze procedures (red tape) te voorkomen. Het gegeven dat een bestemmingsplan een flexibele indeling mogelijk maakt, betekent niet, dat daarmee onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het gebruik en de bescherming van de aangrenzende gronden en bouwwerken.

Ook in het voorliggende ontwerpbestemmingsplan is in eerste instantie gekozen om voor trambanen gelegen binnen de bestemming "Verkeer-Straat" in principe geen aparte functieaanduiding "openbaar vervoer" op te nemen. Alleen waar in dit plangebied de trambaan langs de Scheveningseweg is gelegen binnen de bestemming "Groen" en "Verkeer-Verblijfsstraat" is in eerste instantie, gelet op het specifieke karakter van deze bestemmingen, een functieaanduiding "openbaar vervoer" op de verbeelding weergegeven. Nadere overweging leidt tot de ambtshalve conclusie dat in het belang van de duidelijkheid in dit plangebied ook trambanen, waar deze gelegen zijn binnen de bestemming "Verkeer-Straat" op de plankaart door middel van een functieaanduiding "openbaar vervoer" dienen te worden aangegeven. Deze conclusie leidt tot een ambtshalve aanpassing van zowel de regels als de verbeelding, zoals opgenomen en verwoord in de Staat van Wijzigingen.

In aanvulling op hetgeen hierboven onder I is opgemerkt ten aanzien van parkeren, wordt, voor zover reclamant zich richt tegen het mogelijk verdwijnen van parkeerplaatsen bij herinrichting nog het volgende opgemerkt. De gronden binnen de bestemming "Verkeer-Straat" ter plaatse van de Koninginnegracht zijn evenals voorheen (onder meer) bestemd voor parkeervoorzieningen. De uiteindelijke herinrichting en het aantal te realiseren parkeerplaatsen betreffen een uitvoeringsaspect

van het bestemmingsplan. Nu de aanleg van parkeervoorzieningen op basis van het voorliggende plan mogelijk is, is derhalve in dit kader van benadeling van reclamant geen sprake.

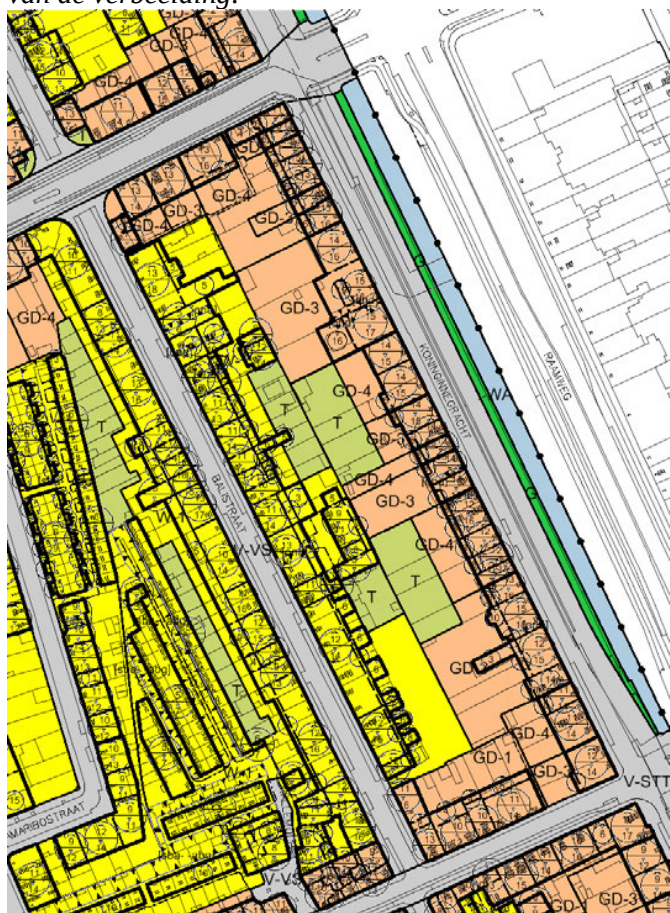
Geconcludeerd wordt, dat in het plangebied sprake is van een reeds lang bestaande situatie, waarbij tram, auto, fiets én voetganger gebruik maken van (onder meer) de Koninginnegracht.

Gelet op de voorgestelde ambtshalve aanpassing, om trambanen, ook waar deze zijn gelegen binnen de bestemming “Verkeer-Straat”, weer te geven op de verbeelding door middel van een functieaanduiding “openbaar vervoer”, ontstaat de door reclamant beschreven fictie inzake bereikbaarheid (zienswijze onder punt 7, Planologische vergelijking) en door hem beschreven waardedaling niet.

Nu zoals reeds aangegeven in het voorliggende plan een aanlegvergunningstelsel in artikel 27 (Waarde-Cultuurhistorie) is opgenomen, wordt vastgesteld dat daarmee het gehele plangebied van meer waarborgen is voorzien dan voorheen. Hoe de gegeven bestemming “Verkeer-sstraat” tot waardevermindering zou kunnen leiden, of dat reclamanten op onaanvaardbare wijze door de nu gegeven bestemming in hun belangen zouden worden getroffen, wordt om voornoemde redenen niet onderschreven.

Conclusie: Uit voorgaande overwegingen volgt dat het college de zienswijze gedeeltelijk gegrond verklaart.

Ter plaatse van Koninginnegracht 60, 61 en 62 wordt de weergave van de bouwvlakken op de verbeelding gecorrigeerd overeenkomstig bestaande rechten. Het hiermee corresponderende fragment van de verbeelding:



Het college verklaart de zienswijze voor het overige ongegrond.

2. Ra 2014.316 NSI N.V.

Mede namens NSI Kantoren B.V. en VastNed Offices Benelux Holding B.V. [REDACTED] van NSI N.V. de volgende zienswijze ingediend (geciteerd):

“Hierbij dienen wij, NSI NV, mede namens onze dochtervennootschappen NSI Kantoren B.V. en VastNed Offices Benelux Holding B.V. tijdig onze schriftelijke zienswijzen in op het ontwerpbestemmingsplan Archipelbuurt e.o.

NSI Kantoren B.V. is eigenaar van de panden Koninginnegracht 20-21 en VastNed Offices Benelux Holding B.V. van de panden Laan Copes van Cattenburch 48-52, allen gelegen in het plangebied, waard oor wij belanghebbende zijn in deze procedure.

Laan Copes van Cattenburch

Ten aanzien van het pand Laan Copes van Cattenburch constateren wij dat het achterterrein niet de aanduiding parkeren heeft gekregen. De situatie aan de Laan Copes van Cattenburch is uitzonderlijk, aangezien de erven aan de achterzijde bereikbaar zijn via een smalle weg, de Curaçaostraat. Er kan daarom op effectieve wijze op eigen terrein geparkeerd worden, zonder dat dit leidt tot overlast aan de voorzijde van het panden. Het heeft daarnaast een gunstig effect op de parkeerdruk. Ook het achtererf behorende bij onze panden is in zijn geheel als parkeerterrein in gebruik, hetgeen onder meer op grond van de op 7 september 1988 verleende bouwvergunning is toegestaan.



Weliswaar mag op grond van artikel 6.5.b van het ontwerp bestemmingsplan het gebruik van het gehele erf als parkeerterrein worden voorgezet, maar dit is gekoppeld aan een bewijslast.

Nu het terrein sedert geruime tijd als parkeerterrein in gebruik is, onder meer in overeenstemming met de vergunning van 7 september 1988, verzoeken wij u voor het achtererf van de percelen met kadastrale nummers 6388 en 6389, 6457 en 6458, 7320 de aanduiding parkeerterrein op te nemen.

Koninginnegracht 20-21

Wij constateren dat voor nagenoeg het hele plangebied een gemengde bestemming is opgenomen. Echter, voor het blokje aan de Koninginnegracht is enkel de functie kantoor opgenomen. Het opnemen van een centrumbestemming heeft als voordeel dat eenvoudiger tussen functies geschakeld kan worden. Indien naar een bepaalde functie minder vraag is, maar deze vraag wel uitgeoefend wordt door andere functies, kan onnodige leegstand voorkomen worden. Getuige de huidige leegstandsproblematiek op de kantorenmarkt is het duidelijk dat de vraag naar kantoren is afgenomen, terwijl het aanbod is toegenomen.

Geconstateerd wordt, dat de als kantoor gebouwde panden Koninginnegracht 20-21 in het bestemmingsplan uit 1982 een bestemming “Kantoren met bijbehorende tuinen” hebben, hetgeen overeenkomt met de bestemming “Kantoor” (artikel 10) in het voorliggende bestemmingsplan. Dat het gebruik als kantoor, ook nadat de panden zijn herbouwd enkele jaren geleden, overeenkomt met de gegeven bestemming, wordt niet betwist door reclamant. Reclamant vraagt feitelijk om een andere, bredere bestemming, in anticipatie op een omstandigheid, zoals leegstand, welke op dit moment voor deze specifieke panden niet aan de orde is.

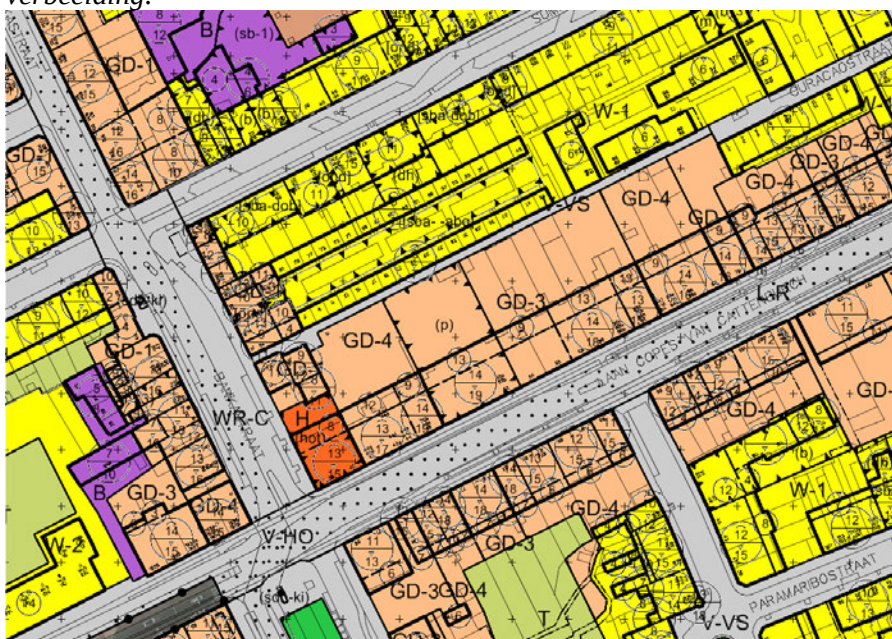
Het doel van het voorliggende bestemmingsplan is hoofdzakelijk het vastleggen van de bestaande ruimtelijke structuur en een actueel juridisch-planologisch kader te bieden. De bestaande situatie vormt daarbij het vertrekpunt.

De door reclamant gevraagde bestemming “Gemengd-3” zou het omzetten van kantoor naar de geluidsgevoelige functie wonen mogelijk maken en is in die zin aan te merken als een nieuwe ontwikkeling. Of een dergelijke ontwikkeling voor deze specifieke panden aan de Koninginnegracht in overeenstemming zou zijn met een goede ruimtelijke ordening, is niet onderzocht of aangetoond. Daarnaast kunnen nieuwe ontwikkelingen slechts onder de voorwaarde, dat de economische uitvoerbaarheid verzekerd is, in een bestemmingsplan worden meegenomen. Verwezen wordt daarbij naar hoofdstuk 6 (Economische uitvoerbaarheid) van de plantoelichting. Zonder daadwerkelijk voornemen, zonder verzekerd te zijn van de economische uitvoerbaarheid en zonder onderzoek naar de feitelijke geschiktheid van de panden uit oogpunt van luchtkwaliteit, geluidshinder, parkeren, ontsluiting en monumentenzorg, past een dergelijke nieuwe ontwikkeling niet binnen de integrale herziening van dit bestemmingsplan.

In hoofdstuk 3.4.1.2 van de toelichting is het Haagse kantorenbeleid, zoals dat volgt uit de “Kantorenstrategie Den Haag 2010-2030” uiteengezet en waarbij transformatie van kantoren naar ander vastgoed in principe wordt gestimuleerd. Reclamant heeft derhalve wel de mogelijkheid om te zijner tijd, wanneer dat aan de orde zou zijn, een afzonderlijke procedure te doorlopen, waarbij beoordeeld kan worden of transformatie naar woningen op deze locatie mogelijk zou zijn. Dit onderdeel van de zienswijzen wordt om voornoemde redenen ongegrond verklaard.

Conclusie: Uit voorgaande overwegingen volgt dat het college de zienswijze gedeeltelijk gegrond verklaart.

Op de verbeelding wordt ter plaatse van de achtererven van Laan Copes van Cattenburch 48-52, althans aan de gronden met de kadastrale nummers 6388 en 6389, 6457 en 6458, 7320 de functieaanduiding “parkeerterrein” (p) toegevoegd. Het hiermee corresponderende fragment van de verbeelding:



Tevens wordt aan artikel 6.1 na sub g als sub h toegevoegd:

“h. “parkeerterrein” (p) zijn onbebouwde parkeervoorzieningen toegestaan.”.

Het college verklaart de zienswijze voor het overige ongegrond.

hebben de volgende zienswijze ingediend (geciteerd):

“Al jaren worden in veel buurten in Den Haag de stoepen gerenoveerd. Hier in de Archipelbuurt zijn de stoepen echt 'een doorn in het oog' van onze prachtige buurt. Ik begrijp best dat het in achterstandsbuurten deels ook de veiligheid en leefbaarheid van de buurt verhoogd als alles er netjes uitziet. Maar in onze buurt wordt toch een substantieel deel van de belasting betaald waarmee dit project gefinancierd wordt. Toch kunt u aan enkele bijgesloten foto's zelf zien dat het bij ons toch al heel lang zeer hard nodig is. Kunt u mij zeggen of dit ook in het bestemmingsplan is opgenomen?”

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

Het voorliggende bestemmingsplan biedt een actuele juridisch-planologische regeling voor de Archipelbuurt. Binnen diverse bestemmingen, zoals onder andere in de bestemming “Verkeer-Straat”, worden de gebruiksmogelijkheden geregeld en worden functies als wegen, fiets- en voetpaden mogelijk gemaakt. Het specifieke beheer en onderhoud van de openbare ruimte, waar reclamanten op doelen, kan echter niet via een bestemmingsplan worden geregeld.

Vanuit de wettelijke zorgplicht heeft de gemeente als beheerder van de openbare weg de verantwoordelijkheid om deze goed en tijdig te onderhouden. In de kadernota Openbare Ruimte Den Haag 2012 is daartoe aangegeven dat de gemeente de komende jaren een scherpere koers inzet voor de inrichting, het beheer en het gebruik van de openbare ruimte. Om dit te bereiken en voor de toekomst te waarborgen, is een goed beheer van essentieel belang. In het Meerjarenprogramma (MJP) Wegonderhoud is aangegeven hoe de gemeente beleidsmatig wil omgaan met het onderhoud van de wegen en welke prioriteiten daarbij worden voorgesteld.

In het gemeentelijke wegbeheersysteem wordt het areaal nauwkeurig bijgehouden. Dit gebeurt door alle verhardingen binnen de gemeentegrenzen bij een tweejaarlijkse wegininspectie te inventariseren. De inspectiegegevens vormen samen met de gegevens over de ouderdom van de weg de basis voor de berekening van de onderhoudsplanung.

Anders dan reclamanten stellen wordt ook binnen het plangebied de openbare ruimte, waaronder stoepen, in het kader van zorgvuldig beheer, met regelmaat vernieuwd en opgeknapt. Zo hebben het laatste jaar onder meer wegwerkzaamheden plaatsgevonden in de Malakkastraat, Schelpkade en Sumatrastraat en zal ook de Bankastraat worden heringericht.

Conclusie: *Uit voorgaande overwegingen volgt, dat het college de zienswijze ongegrond verklaart.*

4. 2014.324 Tauro Beheer B.V.

Namens Tauro Beheer B.V. heeft de volgende zienswijze ingediend (geciteerd):

“Met betrekking tot bovengenoemd ontwerp bestemmingsplan dienen wij (Tauro Kantorencentrum) de volgende zienswijze in.

Allereerst in praktische zin merken wij op dat de plankaart de parkeerstrook langs de weg, aan de zijde van de panden aan de Koninginnegracht, ter plaatse van onderdoorgangen naar de achtergelegen parkeervoorzieningen, een onderbreking kent voor die toegang. Op de plankaart, ter plaatse van de onderdoorgang naar het pand Koninginnegracht 19, is die onderbreking er niet. Wij bepleiten deze onderbreking wel op de plankaart te vermelden. Betreffende toegang naar de onderdoorgang van ons pand is in de actuele situatie ter plaatse wel beschikbaar c.q. uitgevoerd.

Voorts moeten wij u erop wijzen dat de voorgestane aanpassingen en wijzigingen indeling van de Koninginnegracht, waardoor per saldo 55 parkeerplaatsen verloren gaan, een volstrekt onacceptabele gang van zaken is. De exploitatiemogelijkheden van ons pand aan de Koninginnegracht 19 (ca. 5.000 m² b.v.o.), middels ons Tauro verhuur concept, staat of valt met goede bereikbaarheid en voldoende parkeervoorziening. Ook al moeten we op basis van de tekeningen en informatie van het ontwerp bestemmingsplan ervan uitgaan dat voor ons pand geen parkeerplaatsen verdwijnen. Door het vervallen van genoemde 55 parkeerplaatsen elders op de Koninginnegracht wordt het beschikbare parkeergebruik dusdanig extra belast dat dit ten koste gaat van onze verhuurmogelijkheden, waardoor schade zal ontstaan. Nadrukkelijk moeten wij u erop wijzen dat wij ons het recht voorbehouden, wanneer deze situatie niet wordt aangepast, om schade die hieruit voortkomt bij u te claimen.

Wij zijn lid van de Belangenvereniging Koninginnegracht Den Haag, die namens alle leden zienswijze heeft ingediend en alternatieven door deskundigen heeft laten onderzoeken en aan u heeft voorgelegd. Ons belang is

vooral het alternatief met behoud van de monumentale bomen en behoud van de parkeerplaatsen. Ter voorkoming van onnodig papiergebruik en energie verwijzen wij bij deze naar betreffende zienswijze en beschouwen wij deze hierbij als herhaald en ingelast en doen wij een pleidooi het voorgelegde alternatief uitvoering te geven.

Voor de volledigheid wijzen wij u er nog op dat de methodiek van bestemmen met "Verkeer-Straat" bij de verdere uitvoering van de wijzigingen aan de Koninginnegracht een bepaalde indelingsvrijheid verleend, die onze belangen zouden kunnen schaden. Mocht een dergelijke situatie zich voordoen, behouden wij ons het recht voor, hiertegen als nog bezwaar c.q. beroep aan te tekenen, dan wel de schade die daaruit voortkomt te claimen. Tot zover onze zienswijze.

Met belangstelling zien wij uw reactie tegemoet."

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

Alvorens deze zienswijze te beantwoorden wordt opgemerkt dat met betrekking tot het onderwerp Koninginnegracht en Randstadrail lijn 9 in totaal vijf zienswijzen zijn ingediend, welke gedeeltelijk overeenkomen alsmede naar elkaar verwijzen, onder meer omdat (een of meerdere) reclamanten verenigd zijn in de Belangenvereniging Koninginnegracht. Om die reden wordt bij de beantwoording van deze zienswijzen, gelet op de overeenkomsten en bewoording van de argumenten, naar de beantwoording van zienswijze nr.1 (met uitzondering van punt III, ten aanzien van bouwvlak) en nr.6 verwezen.

- a. Voor wat betreft reclamant verwijst naar parkeerstroken, welke (slechts) zichtbaar zijn op de papieren verbeelding (plankaart) wordt opgemerkt dat dit slechts lijnen zijn van de globale topografische ondergrond, waarmee zo goed mogelijk de werkelijke situatie is weergegeven. De ondergrond wordt periodiek geactualiseerd waarbij de werkelijke situatie wordt ingemeten. Voor het bestemmingsplan heeft deze topografische ondergrond geen juridische status. Alleen hetgeen op de digitale verbeelding is weergegeven, zoals bestemmingen, bouwvlakken, aanduidingen, enzovoorts) heeft in combinatie met de regels juridische status. Het feit dat de door reclamant bedoelde onderbreking in de lijnen op de ondergrond (nog) niet zichtbaar is, schaadt reclamant derhalve niet in zijn rechten. Dit onderdeel van de zienswijze wordt om voornoemde redenen ongegrond verklaard.
- b. Voor wat betreft de stelling van reclamant dat het verdwijnen van parkeerplaatsen langs de Koninginnegracht onacceptabel is, wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nr.1, waar dit onderwerp, alsmede de herinrichting als geheel uitvoerig uiteen is gezet. Daarnaast wordt opgemerkt dat het kantorencentrum van reclamant, evenals voorheen, de bestemming Kantoor heeft gekregen en dat deze gronden onder meer zijn bestemd voor parkeervoorzieningen. Het gemeentelijk uitgangspunt is dat de parkeerbehoefte in principe op het eigen terrein wordt opgelost. Nu reeds voorzien is in het (bestaande) gebruik van het achtererf als parkeerterrein, kan ook in dit opzicht niet gesproken worden van benadeling van reclamant door de gelegde bestemmingen. Dit onderdeel van de zienswijze wordt ongegrond verklaard.
- c. Voor wat betreft de verwijzing naar de zienswijze van de Belangenvereniging Koninginnegracht, waar reclamant lid van is, en de verwijzing naar een planschadeclaim, wordt kortheidshalve verwezen naar de beantwoording van zienswijze nr. 1 en nr. 6. Dit onderdeel van de zienswijze wordt om gelijke redenen ongegrond verklaard.

Conclusie: Uit voorgaande overwegingen volgt, dat het college de zienswijze ongegrond verklaart.

5. 2014.325 Ekelmans + Meijer Advocaten namens Vellinga Vastgoed Beheer B.V.
Namens Vellinga Vastgoed Beheer B.V. heeft [REDACTED] van Ekelmans + Meijer Advocaten de volgende zienswijze ingediend (geciteerd):

"Als raadvrouw en gemachtigde van Vellinga Vastgoed Beheer B.V., gevestigd te (2582 HS) te 's-Gravenhage, aan [adres], cliënte, breng ik hierbij een zienswijze naar voren naar aanleiding van de ter inzage legging van het ontwerp-bestemmingsplan Archipelbuurt e.o. Als bijlage I gaat hierbij een afschrift van de bekendmaking in de Staatscourant.

Cliënte is eigenaar van het perceel aan de Sumatrastraat 243-243a te 's-Gravenhage. Ingevolge het vigerende bestemmingsplan Archipelbuurt/Willemspark II geldt ter plaatse de bestemming "Woondoeleinden 1 (met aanduiding E/M4G) alsmede de bestemming met nadere aanduiding B+60% gh5". Als bijlage 2 gaat hierbij het

deel van de plankaart behorende bij het vigerende bestemmingsplan waarop de gronden van cliënte staat aangegeven. Het vlak met nadere aanduiding B+60% gh5 is in gebruik als particulier parkeerterrein. Op 6 juni jl. heeft u raad het ontwerpbestemmingsplan "Archipelbuurt e.o." ter inzage gelegd. In dit ontwerpbestemmingsplan is het perceel aan de Sumatrastraat 243-243a in zijn geheel bestemd voor "Verkeer-verblijfstraat". Dit betekent dat gronden die in particulier eigendom zijn, een openbare verkeersbestemming zouden krijgen, hetgeen niet zonder meer mogelijk is, en dat tegelijkertijd het niet meer zou zijn toegestaan om een woonfunctie te creëren. Als bijlage 3 gaat hierbij de plankaart van het ontwerpbestemmingsplan waarop gearceerd staat aangegeven welke gronden van cliënte zijn.

Een van de vertegenwoordigers van cliënte, (naam), heeft hierover contact opgenomen met een medewerker van uw gemeente die betrokken is geweest bij het opstellen van het bestemmingsplan. Zij liet hem weten dat sprake is van een vergissing en dat het niet de bedoeling is geweest bestaande mogelijkheden weg te bestemmen en particuliere gronden als openbare gronden te bestemmen. Dit komt overigens ook overeen met het gestelde in de toelichting van het ontwerpplan zelf. Hierin staat vermeld dat de waarden van het plangebied op het gebied van beeld, bebouwing en functies worden behouden. Kennelijk is beoogd een conserverend bestemmingsplan vast te stellen. In dit kader past het niet bestaande functies en mogelijkheden ter plaatse weg te bestemmen.

Cliënte verzoekt u dan ook dit manco te herstellen en aan haar gronden een bestemming toe te kennen overeenkomstig te bestemming in het vigerende bestemmingsplan.

Wellicht ten overvloede merk ik namens cliënte nog het volgende op.

Volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna ook: "de Afdeling") dient bestaand legaal gebruik dienovereenkomstig te worden bestemd. Dit uitgangspunt kan slechts tot uitzondering leiden indien het als zodanig bestemmen van bestaand legaal gebruik, op basis van nieuwe inzichten door het bevoegd gezag niet langer in overeenstemming wordt geacht met een goede ruimtelijke ordening én het belang bij de beoogde nieuwe bestemming zwaarder weegt dan de gevestigde rechten en belangen. Als derde voorwaarde geldt bovendien dat het met het oog op gevestigde rechten en belangen aanneemelijk moet zijn dat het bestaande gebruik binnen de planperiode van 10 jaar wordt beëindigd. Zie bijvoorbeeld een recente uitspraak van de Afdeling van 13 maart 2013 (zaaknummer 2012206742/1/R1). Voor wat betreft het gedeelte dat in gebruik is als particulier parkeerterrein geldt dat in het onderhavige geval aan geen van de in de jurisprudentie vastgestelde voorwaarden voldaan. Met name is niet aanneemelijk dat cliënte binnen de planperiode eraan zal meewerken dat haar particuliere eigendom 'openbaar' zal mogen worden gebruikt.

Voor wat betreft het gedeelte van de gronden van cliënte die op grond van het vigerende plan de bestemming 'Woondoeleinden' heeft, geldt dat cliënte een concreet voornemen heeft om, in overeenstemming met het vigerende bestemmingsplan, een pand te bouwen waar een woonbestemming in wordt gerealiseerd.

De raad dient dit bouwplan bij het vaststellen van het bestemmingsplan te betrekken.

Uit jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: Afdeling) van 9 februari 2011 (AbRvS 9 februari 2011, 20100 1164/1/R3) volgt dat de raad in het kader van de totstandkoming van het bestemmingsplan onderzoek dient te doen naar de planologische aanvaardbaarheid van concrete ruimtelijk onderbouwde bouwplannen.

In dit geval is er sprake van een dergelijk concreet ruimtelijk onderbouwd plan. Cliënte is voornemens een pand met een woonbestemming te realiseren. In bijlage 4 treft u de aanvraag van cliënte (ingediend 10 juli 2014) aan. Een vertegenwoordiger van cliënte heeft op 21 mei 2014 overleg gehad met een medewerkster van uw gemeente (kantoor Leyweg). Hij heeft laten weten dit bouwplan nader uit te werken en een aanvraag in te dienen. De betreffende medewerkster heeft hem op dat moment overigens niet laten weten dat op zeer korte termijn een ontwerpbestemmingsplan ter inzage zou worden gelegd waarin de gronden een andere bestemming zouden krijgen.

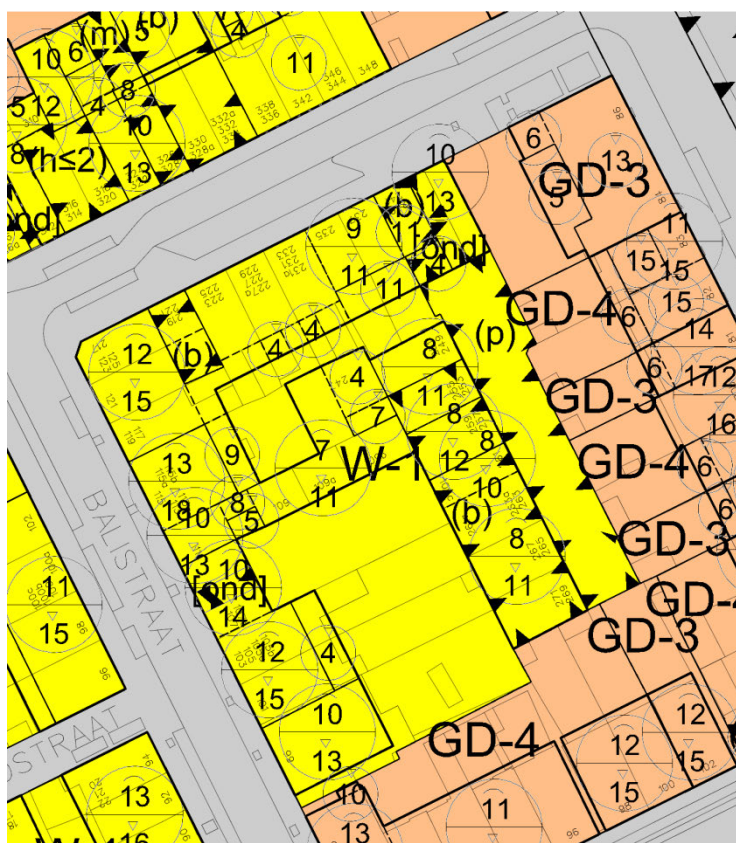
Gelet op al het vorenstaande, verzoekt cliënte uw college en uw raad dan ook om alsnog de bestemming van de gronden van cliënte aan te passen door aan deze gronden een bestemming toe te kennen overeenkomstig de vigerende bestemming."

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

*Reclamant merkt hier terecht op, dat er is sprake van een onjuistheid op de verbeelding (plankaart) welke dient te worden hersteld en in overeenstemming dient te worden gebracht overeenkomstig de mogelijkheden in het voorgaande bestemmingsplan, de situatie dat het hier particuliere gronden betreft en het gegeven dat er een concreet voornemen bestaat om de voormalige woning Sumatrastraat 243-243a (beneden- en bovenwoning) te herbouwen. De bestemming ter plaatse dient derhalve te worden gewijzigd van "Verkeer-Verblijfsstraat" in "Wonen-I". Daarnaast wordt overwogen dat voor de sloop van de woning ter plaatse sprake was van een onderdoorgang, welke toegang gaf tot de op het achterterrein gelegen woningen. Gelet op de bereikbaarheid en ontsluiting van die woningen wordt opnieuw de bouwaanduiding "onderdoorgang" toegevoegd aan de verbeelding, overeenkomstig de tekeningen behorend bij het voornemen tot herbouw, **alsmede een***

functieaanduiding “parkeerterrein” overeenkomstig het bestaande gebruik van het achterterrein..

Conclusie: Uit voorgaande overwegingen volgt, dat het college de zienswijze gegrond verklaart. ter plaatse van de adressen Sumatrastraat 243-243a en de daarachter gelegen gronden wordt, gelet op bestaande rechten en het voornemen tot herbouwen, de verbeelding gecorrigeerd. De bestemming van het perceel en daarachter gelegen gronden wordt gewijzigd in “Wonen-1”. Tevens ~~wordt worden~~ een bouwaaanduiding “onderdoorgang” en een functieaanduiding “parkeerterrein” toegevoegd, gelet op de bereikbaarheid en ontsluiting en **bestaande parkeermogelijkheden** van de op het achtererf gelegen woningen. **Het hiermee corresponderende nieuwe fragment van de verbeelding:**



6. 2014.326 Belangenvereniging Koninginnegracht Den Haag

De Belangenvereniging Koninginnegracht Den Haag heeft de volgende zienswijze ingediend (geciteerd):

“De Belangenvereniging Koninginnegracht Den Haag, hierna de "BK", geeft in haar beknopte zienswijze een overzicht van haar onderbouwde bezwaren tegen het voorliggende ontwerp bestemmingsplan. Daarnaast doet de Belangenvereniging een voorstel voor een aantrekkelijker alternatief. Hieronder volgt puntsgewijs de visie van de BK op de voorliggende voorstellen van de Gemeente.

1 Het bestemmingsplan

De gemeente stelt dat dit bestemmingsplan "overwegend conserverend van aard is en de bestaande situatie is vertrekpunt. De karakteristieke waard en van het plangebied op het gebied van beeld, bebouwing en functies worden behouden".

Ten aanzien van de Koninginnegracht geldt het bovenstaande niet. Zowel beeld als functie van de Koninginnegracht worden aangetast. De Gemeente tracht de vrijheid te verkrijgen om naar eigen inzicht straat, trottoirs en tramtracé te wijzigen. Mede gezien de voorliggende plannen tot tracé wijziging van lijn 9 is het zeker dat het beeld en de indeling van de Koninginnegracht fundamenteel wordt gewijzigd.

Het specifiek bestemmen van een 5 meter brede groenstrook langs de gracht ter conservering van de monumentale kastanjes is een maatregel die de door de BK voorgestelde oplossing met behoud van het huidige tracé praktisch onmogelijk maakt. De Gemeente maakt het op deze wijze de facto onvermijdelijk de door haar

geprefereerde variant, tenminste 2,2 meter tracé verlegging richting gevels, uit te voeren. Daardoor wordt dan vervolgens ook onvermijdelijk de versmalling van straat en trottoirs en vermindering van parkeermogelijkheden. Conclusie: de BK heeft grote bezwaren tegen het voorliggende ontwerp-bestemmingsplan omdat het de Gemeente faciliteert bij het uitvoeren van de door haar voorgestelde tracé verlegging en de herindeling van de Koninginnegracht waardoor beeld en functie van de gracht worden gewijzigd.

2 Tracé verlegging lijn 9

Ofschoon de tracé verlegging van lijn 9 niet een directe consequentie is van het definitief worden van het voorliggende bestemmingsplan, maakt het vastleggen van de bestemming "Groen" voor de 5 meter strook langs het kanaal deze tracé verlegging onvermijdelijk. De BK heeft een uitgebreide correspondentie gevoerd met Gemeente over de technische bezwaren en over de onwenselijkheid van de voorgestelde tracé verlegging.

Ondanks expertise rapporten van de zijde van de BK en valide argumenten blijft de Gemeente van mening dat haar voorstel tot tracé verlegging de enige oplossing is om de monumentale kastanjes in stand te houden en een nieuw tramspoor aan te leggen. Dit voorstel van de Gemeente vormt formeel weliswaar geen onderdeel van het concept-bestemmingsplan maar maakt er impliciet deel van uit.

De Gemeente stelt dat de tracé verlegging noodzakelijk is om de wortels van kastanjes te sparen. De Gemeente stelt dat er grote bezwaren kleven aan het door de BK voorgestelde porfierbed op de huidige rails. Afgezien van het feit dat de Gemeente stelt geen ervaring met deze constructie te hebben, is het belangrijkste argument tegen het BK voorstel dat grondverdichting onder het huidige tracé dan onvermijdelijk is. En, concludeert de Gemeente, dat is zeer slecht voor de bomen. De BK heeft hiervoor de bomenexpert ir. J. Kopinga van Alterra Wageningen UR geraadpleegd. Met instemming van de heer Kopinga worden als bijlage de verschillende vraag en antwoord e-mails aan onze zienswijze toegevoegd. De kern van de zaak is: je kunt pas beoordelen of verdere verdichting van de ondergrond noodzakelijk is, als je weet wat de huidige toestand is. Volgens Kopinga is verdere verdichting waarschijnlijk niet nodig, aangezien er al decennia lang trams over rijden. Amputatie van een aanzienlijk deel van het wortelvolumen ten gevolge van de aanleg van het nieuwe verlegde tracé lijkt echter schadelijker voor de bomen (zie bijlage 2). Een zorgvuldige beoordeling hiervan vereist inzicht in de huidige granulaire samenstelling, de proctordichtheid, de bodemdichtheid en de indringingsweerstand van de bodem. Aangezien de Gemeente de tracé verlegging vooral rechtvaardigt omdat deze de bomen spaart, mag men aannemen dat de Gemeente de genoemde gegevens beschikbaar heeft. De BK heeft de gemeente om deze gegevens gevraagd en kreeg als antwoord dat deze pas later door de aannemer bij de uitvoering van de werkzaamheden worden geleverd.

Conclusie: De Gemeente kiest voor een kostbare en ingrijpende tracé-verlegging zonder de noodzakelijk technische informatie voor deze beslissing te hebben. Zij wijst de door de BK voorgestelde variant af op basis van argumenten waarvoor zij de vereiste informatie niet heeft. De BK zal deze onzorgvuldige en eenzijdige handelswijze niet accepteren en eist van de gemeente, voorafgaand aan eventuele uitvoering, een technisch-inhoudelijke studie en vervolgens beoordeling en discussie op basis van onomstotelijke vooraf vastgestelde feiten (onder meer op het gebied van granulaire samenstelling, proctordichtheid en bodemdichtheid en -indringingsweerstand).

3 Bewoners, bedrijven en gebruikersbelangen / planschade

Een aantal leden van de BK, zowel tientallen particulieren als een tiental bedrijven met kantoorpanden, zijn doende de planschadeprocedures voor de vermindering van waarde van hun onroerend goed voor te bereiden, welke planschade zal optreden ten gevolge van de herinrichting van de Koninginnegracht. Op basis van reeds verrichte expertise zou deze kunnen oplopen tot 20% van de huidige marktwaarde, hetgeen kan resulteren in claims van tientallen miljoenen Euro's. De BK is van mening dat de Gemeente aansprakelijk is voor planschade ten gevolge van de beoogde herinrichting en steunt haar leden in de door hen in te dienen claims. (als voorbeeld verwijzen wij naar bijlage 3). Afgezien van de mogelijke planschade zijn de leden van de BK van mening dat "hun" Koninginnegracht onnodig wordt aangetast door de herinrichting, met nadelen voor verkeer, parkeren, voetgangers, veiligheid en het aanzicht van de gracht. Ook de ingrijpende en kostbare werkzaamheden die de herinrichting vereisen zullen langdurige overlast en schade voor de bewoners en bedrijven veroorzaken.

Conclusie: de BK acht de plannen die de Gemeente die in het kader van het voorliggende concept-bestemmingplan wenst uit te voeren schadelijk, kostbaar en, hoogstwaarschijnlijk, overbodig. De BK zal deze plannen dan ook niet accepteren.

4 Verdere brieven, rapporten en e-mails

Wij beschouwen de brieven, rapporten en e-mails die de BK of haar juridisch adviseur sinds augustus 2013 aan de Gemeente hebben gestuurd over de plannen voor tracé-wijziging van lijn 9 op de Koninginnegracht als integraal onderdeel van deze zienswijze zonder deze als bijlage toe te voegen. Vooruitlopend op het voorliggende concept-bestemmingsplan reageerde de BK reeds op 12 februari 2014 op het voornemen van de Gemeente tot wijziging van het bestemmingplan met een document "Zienswijze herinrichting Koninginnegracht". Aangezien de reactie en de argumentatie van de Gemeente op dit document de BK niet heeft kunnen overtuigen, sluiten wij dit document nogmaals bij als bijlage 1.

Ten slotte spreekt de BK de hoop en de verwachting uit dat in samenspraak met de Gemeente een oplossing kan worden gevonden voor de verschillen van inzicht tussen de BK en Gemeente, zoals tevens zo succesvol tussen de Gemeente en betrokkenen van de Lange Vijverberg geschiedde in het kader van de herinrichting. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan arbitrage door onafhankelijke derden-deskundigen. De huidige gang van zaken is voor de BK echter zeer onbevredigend. De Gemeente heeft enkele jaren geleden eerst overeenstemming gezocht met min of meer gelijkgestemde groepen, waaronder uitdrukkelijk niet de direct betrokkenen aan de Koninginnegracht, en vervolgens de uitkomst van de wettelijke inspraakprocedure medio 2013 als lastig, verstorend en overbodig ervaren. Het resultaat is dat er sinds augustus 2013 een trage en weinig productieve dialoog plaatsvindt tussen Gemeente en de BK waarbij de BK zich niet aan de indruk kan onttrekken dat de Gemeente meent door deze zeer trage correspondentie aan het langste eind te kunnen trekken.

Nogmaals, de BK staat open voor suggesties om tot overeenstemming te komen op zakelijke basis, doch zal bij gebreke van een productieve dialoog (haar leden stimuleren) tot de hoogste rechtscolleges (te) procederen om ongewenste ontwikkelingen aan de Koninginnegracht te voorkomen en maximale (plan)schades te claimen. Wij behouden ons het recht voor onze zienswijzen te allen tijde uit te kunnen breiden.

Bijlage 1: Zienswijze herinrichting Koninginnegracht d.d. 19-02-2014

Inleiding

Mede op verzoek van de gemeente dient de Belangenvereniging Koninginnegracht hierbij een zienswijze in ten aanzien van het concept bestemmingsplan Archipelbuurt e.o. en de daarin beoogde bestemmingswijzigingen voor de Koninginnegracht, gelegen tussen de Javastraat en de Riouwstraat. De zienswijze is in dit stadium hoofdzakelijk gericht op de door de gemeente beoogde verlegging van het tracé van Tram 9 en de gevolgen daarvan. De Belangenvereniging, bewoners, eigenaren en ondernemers aan de Koninginnegracht zijn van mening dat het door hen voorgestelde alternatieve inrichtingsplan (omgeving met inpassing van Tram 9) voor de Koninginnegracht een haalbaar en beter alternatief is, waardoor de gebruikswaarde van de straat voor bewoners, kantoren en bedrijven behouden blijft en de cultuurhistorische / monumentale waarden van de Koninginnegracht niet worden aangetast. In het concept bestemmingsplan wordt geen ruimte meer geboden voor een andere variant van de herinrichting van de Koninginnegracht dan het gemeentelijk ontwerp omdat de Gemeente zich op het standpunt stelt dat behoud van de 25 monumentale kastanjes alleen mogelijk is bij de door hen voorgestelde variant. De Belangenvereniging bestrijdt dit standpunt.

In dit document willen de Belangenvereniging Koninginnegracht, bewoners, eigenaren en ondernemers nogmaals puntsgewijs de belangrijkste nadelen die zij zien in de voorgestelde oplossing van de gemeente toelichten in relatie tot het alternatieve ontwerp dat de Belangenvereniging door erkende deskundigen heeft laten uitwerken. Het doel van deze zienswijze is om met de gemeente tot een gemeenschappelijk gedragen inrichting van de omgeving te komen.



beeld Koninginnegracht nr. 60 en hoger, 1899

Bron: Hagoes beeldbank



beeld Koninginnegracht, huidige situatie

Bron: Google

Situatie

Locatie

De Koninginnegracht is tussen 1828 en 1834 gegraven en de straat die aan de centrumzijde langs de gracht liep kreeg dezelfde naam. De Koninginnegracht begint bij de hoek van de Herengracht en het eiland Nieuwe Uitleg en loopt vanaf daar naar Madurodam en Scheveningen. Vanaf 1870 reed aan de centrum zijde van de

Koninginnegracht de tram, lijn 9, naar Scheveningen. De tram reed op de westkade langs de rij kastanjabomen die op de oever staan, zover mogelijk van de gevels af.

Lijn 9 rijdt in de huidige situatie nog steeds over de Koninginnegracht. Het profiel van de weg is in de loop van de tijd aangepast aan het huidige verkeer met aan weerszijden van de rijbaan een rij langspaarkeerplaatsen. De trottoirs aan de gevelzijde van de Koninginnegracht hebben een breed profiel van 3 meter. Overdag is er veel verkeer op de Koninginnegracht voor werknemers en bezoekers van de kantoren en ambassade

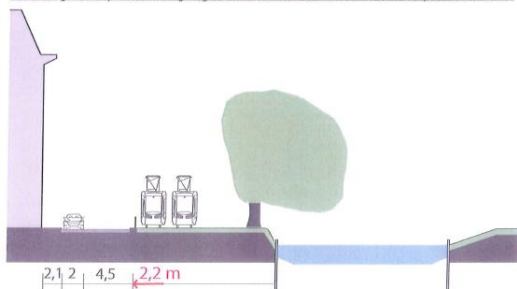
Aanleiding herinrichting Koninginnegracht

De Gemeente is van mening dat de huidige spoorconstructie van de tram langs de Koninginnegracht aan het eind van haar levensduur is en dient daarom te worden vervangen. Het gehele tracé bestaat uit de zogenaamde poerensporen.

De fundering van de sporen is aan het eind van zijn levensduur en niet toereikend voor het toekomstig materieel wat zwaarder en breder is. Het doel van de herinrichting van de Koninginnegracht is om het tramtracé tussen de Bosbrug en Madurodam geschikt te maken voor de nieuwe randstadrail voertuigen, om de kwaliteit van de haltes te vergroten en de doorstroming op het traject te verbeteren.

In verband met de nieuwe, bredere voertuig en moeten de sporen over het hele tracé vervangen worden. Tevens meent de gemeente dat het wenselijk is dat de sporen verder uit elkaar worden gelegd. Daarnaast worden de perrons vervangen zodat de instap gelijkvloers wordt en voldoende breed zijn.

Doorsnedes gemeentelijk voorstel Koninginnegracht, situatie tussen de Javastraat en de Looij Copes van Cattenburch



Uitgangspunten gemeente

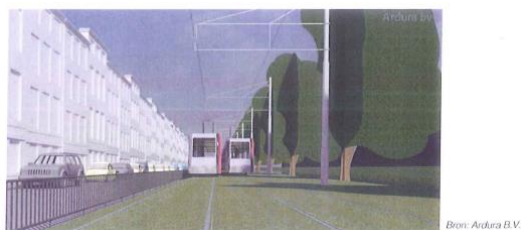
De komst van de randstadrail is aanleiding voor de herinrichting van de Koninginnegracht. De uitgangspunten vanuit de gemeente voor de herinrichting van de Koninginnegracht zijn:

- Ensemble van de monumentale bomen moet behouden worden
- Doorstroming van de tram op het tracé verbeteren
- Kwaliteit van de haltes verbeteren
- Goede doorstroming van het autoverkeer
- Minimaal het handhaven van de huidige kwaliteit van het straatbeeld
- Zoveel mogelijk behoud van de parkeerplaatsen

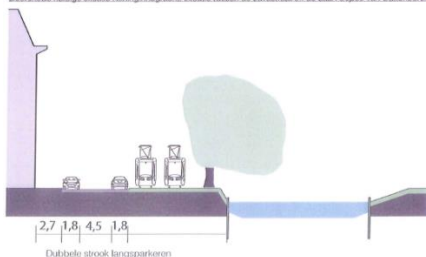
Op basis van deze uitgangspunten en de vastgestelde beoordelingscriteria zoals kwaliteit van openbaar vervoer, doorstroming autoverkeer, consequenties voor de omgeving (kades, beschermd stadsgezicht, luchtkwaliteit, geluid en bouw hinder), toekomstvastigheid en kosten is gekozen voor een maaiveld variant.

Door de gemeente voorgestelde oplossing (variant 5)

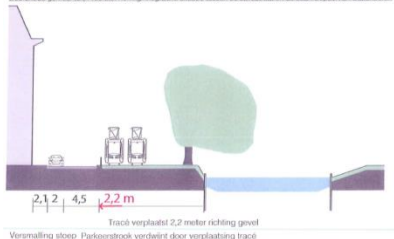
Op het gedeelte waar de monumentale kastanjes staan, tussen de Javastraat en de Riouwstraat zou het spoor worden verplaatst richting de gevels van de woningen aan de Koninginnegracht. Hierdoor zou op dit wegvak de huidige parkeerstrook verdwijnen aan de trambaanzijde. De trottoirs worden t.b.v. de extra ruimte tussen de bomen en de tram versmald.



Doorsnede huidige situatie Koninginnegracht, situatie tussen de Jansstraat en de Laan Copps van Cattenburch



Doorsnede gemeentelijk voorstel Koninginnegracht, situatie tussen de Jansstraat en de Laan Copps van Cattenburch



Uitgangspunten bewoners en ondernemers Koninginnegracht

Gebruik Koninginnegracht

De Belangenvereniging, bewoners, eigenaars en ondernemers van de Koninginnegracht zien een aantal grote problemen ontstaan voor het functioneren van de straat in de door de gemeente voorgestelde variant voor de herinrichting van de Koninginnegracht. In de voorgestelde variant wordt de straat versmald, waardoor de gebruiksruimte voor bewoners, bedrijven en bezoekers aanzienlijk afneemt.

Door versmalling van de stoep neemt de bewegingsvrijheid voor voetgangers norm af, mede aangezien veel bewoners en bedrijven de fietsen, brommers en scooters noodzakelijk aan voorzijde op de stoep parkeren, welke in de huidige brede situatie nog goed te passeren zijn.

Door het verplaatsen van het tramtracé richting de gevels komt een hele rij langsparkeren (liefst 55 parkeerplaatsen) aan de grachtzijde te vervallen. Deze parkeerplaatsen zijn van groot belang voor bewoners en de bedrijven aan de Koninginnegracht, met name tijdens kantooruren. Daarnaast wordt de bereikbaarheid voor kantoren en dienstverlenende bedrijven verslechterd. De parkeervakken aan de gevelzijde zullen door het verdwijnen van extra plaatsen aan de overzijde altijd vol staan, waardoor laden en lossen aan die zijde niet meer mogelijk is en onderhoudsbedrijven (m.n. bij calamiteiten) niet 'voor de deur' kunnen parkeren. Hierdoor zullen in de praktijk veelvuldig aanzienlijke verkeersopstoppen plaatsvinden. De voorgestelde maatregel om een maximale parkeerperiode van 2 uur in te stellen, zodat er altijd vrije parkeerruimte is, is voor bedrijven en kantoren die klanten ontvangen een nog grotere belemmering ten opzichte van de huidige situatie, doordat veel bezoekers langer dan twee uur blijven. Een verslechtering van de bereikbaarheid leidt bovendien tot een significant minder aantrekkelijke woon- en werkomgeving, waardoor de vastgoedwaarde van de panden mede fors afneemt.



Zicht huidige situatie: vanaf de stoep Koninginnegracht op de straat



Zicht voorstel gemeente: vanaf de stoep Koninginnegracht op de straat

- Visuele impact van verplaatsing tracé richting de gevel
- zicht vanaf de straat op de panden wordt beperkt

Monumentaal stadsgezicht

Doordat naast het vervallen van parkeerplaatsen ook de trottoirs versmald worden, komen de tram en de geparkeerde auto's dicht bij de monumentale gevels te liggen. De aanblik op de monumentale gevels vanaf de straat en het zicht hierop wordt door verplaatsing van de tram en de geparkeerde auto's richting de gevel ontnomen, terwijl tevens de monumentale / cultuurhistorische beleving van de Koninginnegracht (van oorsprong

een brede statige laan) wordt aangetast. De Koninginnegracht bestaat uit ca. 25 Rijksmonumenten, ca. 75 gemeentelijke monumenten en voor het overige uit vastgelegde beeldbepalende / karakteristieke panden. De Koninginnegracht heeft dan ook een zeer hoge cultuurhistorische status, welke onder meer is vastgelegd in de individuele monumentale beschrijvingen (Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed en de Gemeente Den Haag) en in het gemeentelijke Aanwijzingsbesluit tot Rijksbeschermd Stadsgezicht d.d. 25 juli 1996. Op de bijbehorende waarderingskaart is zichtbaar dat de Koninginnegracht een extreem hoge bescherming dient te genieten door (I) voornoemde aanwezige Monumenten en (II) de hoge ensemblewaarde van de bebouwing, dus in een dubbele beschermingscategorie valt. De bijzondere en karakteristieke architectonische (eclectische ensembles), landschappelijke, stedenbouwkundige en cultuurhistorische (ensemble)waarden, structuren, straatpatronen en bebouwingsprofielen zouden onevenredig worden aangetast als de tramlijn wordt verlegd.

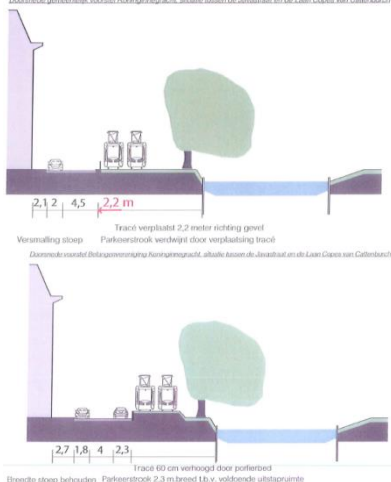
Het zicht op de panden wordt beperkt t.o.v. het huidige ontwerp, met brede stoepen. Daarnaast hebben de meeste panden in het souterrain een woon- of kantoorfunctie met uitzicht naar de straat. Doordat de bestaande strook parkeerplaatsen een meter dichter op de gevels komt te liggen, wordt dit uitzicht nog meer beperkt.

Behoud monumentale bomen

Uitgangspunt voor alle partijen is het behoud van de monumentale kastanjes langs de gracht. De Belangenvereniging ziet op basis van ingewonnen advies bij New York Boomadvies, De Bomenconsulent en Duifhuizen Boomadviesbureau aanzienlijke risico's voor behoud van de monumentale bomen in de voorgestelde variant van de gemeente. De beschikbare rapporten, waaronder die van de gemeente, stellen dat een doorworteld volume van 150 m³ voor één gezonde monumentale Kastanjeboom voldoet. Dit doorworteld volume van de kastanje is onderverdeeld in: een strook van 20 meter lang en 5 meter breed langs de Koninginnegracht. Centraal in deze strook bevindt zich de boom; er zijn wortels aangetroffen tot een diepte van 1,10 m. Het wortelvolumen is dus 110 m³. Daarnaast is er een strook van 20 meter bij 6,60 meter waarin de tramrails zich bevindt; in deze strook worden wortels aangetroffen met een gemiddelde diepte van 32 cm. Dit levert een wortelvolumen van 42 m³.

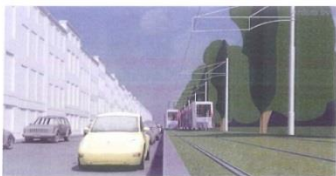
De door de gemeente verkozen variant 5 verleggen van de rails met 2,2 meter richting gevels, reduceert het doorworteld volume aanzienlijk. Er dient namelijk op enige afstand van de rails in de grond een diepe keerwand te worden aangebracht. Deze zal alle daar aanwezige wortels amputeren. Hier is ook enige werkruimte voor vereist. Dit betekent dat meer dan de gehele 5 meter strook wordt geamputeerd, wat neer komt op een verlies van meer dan 42 m³ doorwortelde grond zo'n 30% tot 50% van het totale wortelvolumen.

Doorsnede gemeentelijk voorstel Koninginnegracht, situatie tussen de Jansstraat en de Laan Copen van Callendrecht



Varianten vergeleken

In het concept bestemmingsplan staat uitsluitend variant 5, die de gemeente schetst opgenomen. De trambaan wordt 2,2 meter verplaatst richting de gevelzijde en de gebruikruimte voor verkeer neemt af. De Belangenvereniging is van mening dat behoud van de huidige inrichting van de Koninginnegracht nog steeds tot de mogelijkheden behoort, waarbij de gebruikswaarde en cultuurhistorische waarde van de straat behouden blijft. De Belangenvereniging Koninginnegracht komt tot de conclusie, met name op basis van het resumé en het eindoordeel van de gemeente in de Rapportage Koninginnegracht Vernieuwing Tramlijn 9 (november 2013), dat zij op goede technische gronden van mening verschilt over de stellingen van de gemeente, en dat het eindoordeel uitsluitend gebaseerd is op de veronderstelde extra druk op het wortelpakket zonder deze af te wegen tegen de aanzienlijke schade die de gemeentepannen toebrengen aan het wortelvolumen van de bomen. Onderstaand willen we het alternatieve plan nogmaals toelichten en een aantal vragen die de gemeente in de Rapportage stelt over de alternatieve varianten beantwoorden.



Alternatief ontwerp (variant 4a)

De Belangenvereniging heeft op basis van een aantal door hen uitgevoerde onderzoeken een inrichtingsvariant voorgesteld waarbij verlegging van de tramrails en het daarmee laten vervallen van een aantal parkeerplaatsen niet nodig is. Het alternatief dat geboden wordt maakt het mogelijk de kastanjabomen te behouden en de rails op zijn originele plaats te laten liggen. De verhoging van de groenzone aan het water zorgt dat het huidige profiel van de Koninginnegracht in gebruik gelijk blijft. In het alternatieve ontwerp wordt bovenop de oude fundering een porfierconstructie aangebracht waarop de nieuwe trambaan komt te liggen. In het voorontwerp van de Gemeente (RIS document) wordt gesteld dat de nieuwe trams 20 cm breder zijn dan de oude. Dat is 10 cm aan beide zijden.

De rails kunnen op gelijke afstand blijven, aangezien die ruimte voor passerende trams tussen de tramrails ruim aanwezig is. Boven de bestaande rails wordt een worteldoek aangelegd, een laag waterdoorlatend zand, een grof grindbed met daarop de betonnen dwarsliggers en de rails. (bron: Railinfra Solutions) De tramconstructie komt daarmee ongeveer 60 cm boven de bestaande rails te liggen.

Aan de grachtzijde loopt het porfierbed af met een talud van 1 op 3. Volgens Terra Nostra, De Nationale Bomenbank heeft dit geen consequenties voor de wortels.

Beoordeling varianten

De nadelen van een verhoging van het tracé met 60 cm door een porfierbed zijn minimaal t.o.v. het gemeentelijk ontwerp (alternatief 5), waarin het tracé 20 cm wordt opgehoogd en er bovendien nog een 80 cm hoog beschermhek zou worden geplaatst. Er is in de huidige situatie aan de westzijde nauwelijks sprake van overhangende takken, waardoor de noodzaak tot het snoeien op grotere hoogte minimaal is.

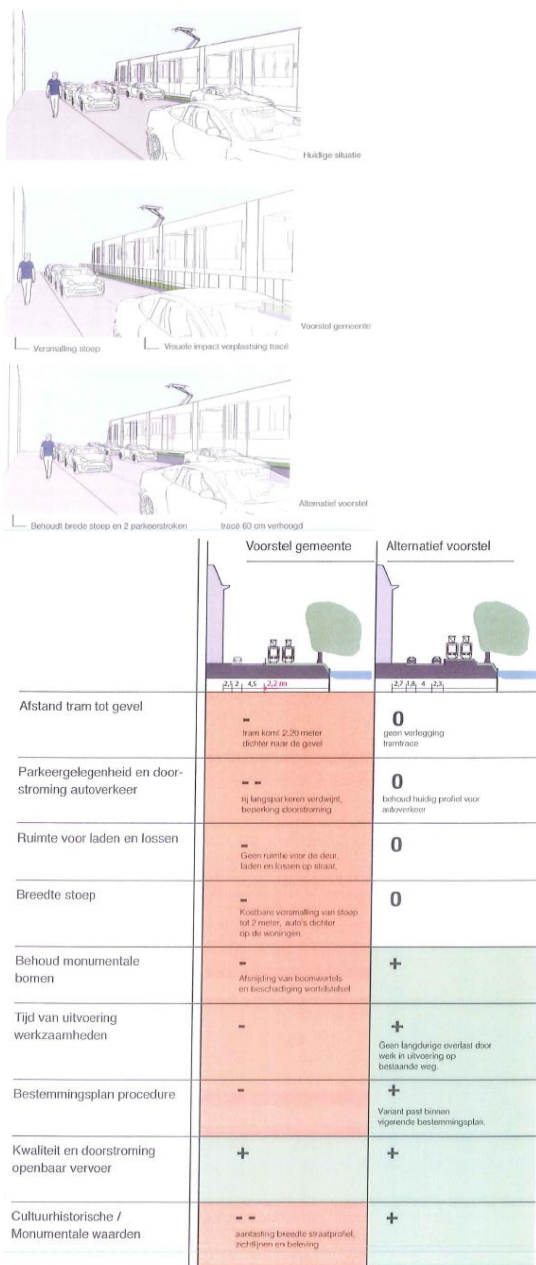
Gronddruk op de wortels

In het door de Belangenvereniging gepresenteerde alternatief wordt het huidige tramtracé en tevens het gehele wortelvolumen van 152 m³ gehandhaafd. Water en zuurstof toevoer blijven bij het porfierbed (vrijwel) gelijk, terwijl de druktoename door het porfierbed geen, of vrijwel geen, nadelige gevolgen hoeft te hebben.

De door Railinfra Solutions berekende gronddruk van 120 gram/cm² heeft geen negatieve invloed op de boomwortels. (bron: Rapportage Nationale Bomenbank en Boomadviesbureau Duivenhuizen). Terra Nostra, De Nationale Bomenbank stelt dat tijdelijke drukverhoging door trams geen rol speelt; alleen permanente drukverhoging is van belang. De porfierconstructie geeft een geringe extra belasting die door de adviseurs aanvaardbaar wordt geacht. Het verwijderen van de graslaag, aanvulling met goede grond en de reeds aangebrachte voedingspijlers langs de gracht vormen een goede compensatie voor eventuele nadelige effecten van de porfierconstructie. Ook het verder verbeteren van de strook langs de gracht kan desgewenst extra zekerheid geven dat de bomen in goede staat behouden blijven.

Uitvoerbaarheid in relatie tot de kade muur

In de uitvoering van de nieuwe kade muur is een verankerde Berliner wand geplaatst. De Belangenvereniging heeft laten berekenen dat de belasting toename op de kade muur bij toepassing van een verankerde Berlinerwand, tussen de varianten 4A en variant 5 beperkt zal zijn tot circa 0-5%. De vernieuwde kademuurconstructie is berekend op variant 4A. (Zie: definitieve rapport van Railinfra Solutions, d.d. 29-08-2013)



Bronnen

29-08-2013: Bomenadvies van Terra Nostra, De nationale Bomenbank, kenmerk: DD.367.1 046- 1

29-08-2013: rapport van Railinfra Solutions. Onderzoek naar voorontwerp van 13 maart 2013 van de reconstructie van de Koninginnegracht ten behoeve van de Randstadrail. Referentienr. RIS 477-1/esss2/005

28-08-2013: Boomadviesbureau Duifhuizen, notitie kastanjes en reconstructie trambaan Koninginnegracht, Den Haag. Referentienr. BD13317.247

19-12-2013: Brief van Belangenvereniging Koninginnegracht aan de gemeente Den Haag t.a.v. Wethouder Dhr. P. Smit. Kenmerk : BENW/2013.1811 d.d. 26-11-2013

26-11-2013: Brief van gemeente Den Haag, gericht aan Van der Feltz advocaten en Belangenvereniging Koninginnegracht Den Haag. Onderwerp: Beantwoording brief Belangenvereniging Koninginnegracht Den Haag e.a./lijn 9. Kenmerk: BENW/2013.1822

November 2011: Rapportage Koninginnegracht Vernieuwing Tramlijn 9, Gemeente Den Haag , Ingenieursbureau

17-10-2013: Brief van Belangenvereniging Koninginnegracht aan de gemeente Den Haag t.a.v. Wethouder Dhr. P. Smit. Kenmerk: BENW/2013. 1545 d.d. 1-10-2013

01-10-2013: Brief van gemeente Den Haag, gericht aan Dhr van Har ten en Belangenvereniging Koninginnegracht Den Haag. Onderwerp: Beantwoording brief Belangenvereniging Koninginnegracht Den Haag e.a./lijn 9 Kenmerk: BENW/2013.1545

04-09-2013: Aangetekende brief van Van der Feltz advocaten en de belangenvereniging aan het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Den Haag en t. a.v. wethouder Dhr. P. Smit

29-08-2013: Memorandum: varianten vernieuwing tracelijn 9, Koninginnegracht. Van Belangenvereniging Koninginnegracht Den Haag, Den Haag en van de Parodontologische Kliniek Den Haag
28-05-2013: Netwerk RandstadRail Lijn 9, Voorontwerp Prinsessegracht Koninginnegracht, Plantoelichling, gemeente Den Haag
25-07-1996 : Besluit tot aanwijzing van het beschermde stadsgezicht Archipelbuurt / Willemspark II, gemeente Den Haag , Staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen (A. Nuis) en de Minister van Volkshuisvesling (Mevr. A de Boer), Ruimtelijke ordening en Milieubeheer.

Bijlage 2:

Copie e-mail overleg met [REDACTED] / Alterra / Wageningen (onderzoeker speciale teeltkundige vraagstukken bomen/bossen)

Met instemming van [REDACTED] wordt bijgaande mail uitwisseling als bijlage toegevoegd.

Onderdeel van de informatie aan [REDACTED] was tevens de brief van de Gemeente Den Haag BENW/2014.9 d.d. 9-5-2014 van wethouder P.W.M. Smit.

Datum: 9 april 2014

Aan: De Groene Helpdesk

Uw vraag: Voor vernieuwing tramtracé 9 (Koninginnegracht, den haag) is vervanging van rails nodig. Monumentale kastanjes hebben ca 30% van hun wortelvolumen onder de bestaande rails. De gemeente wil nieuwe tracé verleggen maar daardoor teveel 30% van het wortelvolumen amputeren. Onze belangenvereniging wil op advies van Railinfra een rails op een porfierbed bovenop de huidige rails met behoud van het huidige wortelvolumen maar met druktoename van 12kN/m². Wat heeft de voorkeur?

Datum: 14 April 2014

Aan: I. van Doorn

Subject: Wortelvolumen kastanjes tramtracé / Belangenvereniging Koninginnegracht

Met excuses voor enige vertraging van de beantwoording van uw vraag wil ik het volgende opmerken.

Ik neem aan dat er meer aspecten zullen zijn die de gemeente heeft overwogen om het tracé te verleggen, maar wanneer het enkel gaat om de vraag of 30% wortelverlies meer bedreigend is voor het voortbestaan van de bomen dan een toename van de druk met 12kN/m² op een vergelijkbaar percentage van het wortelstelsel, dan is het laatste in principe het minst schadelijk. Ik ga er daarbij van uit dat de druktoename de enige factor die in bodemkundig opzicht verandert. Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

(...)

Datum: 14 april 2014

Aan: J. Kopinga

Subject: Wortelvolumen kastanjes tramtracé

Dank voor de toch nog zeer snelle reactie. Overigens is mij inmiddels duidelijk dat de kastanjabomen problematiek aan de Koninginnegracht je niet onbekend is. Met enige schroom heb ik nog een tweede vraag: De grond onder de huidige rails van lijn 9 ligt er al tenminste 25 jaar met rails voor lijn 9.

De gemeente stelt dat ons voorstel (porfierbed er bovenop) verdere verdichting van de grond nodig maakt of tengevolge zal hebben.

Wij zijn van mening dat na 25 jaar verdere verdichting van deze armzalige zandgrond nauwelijks mogelijk/relevant is en nauwelijks consequenties zal hebben voor het bestaande wortelstelsel.

Heb je hier een mening over?

Overigens zou het goed kunnen dat wij in een later stadium formeel een beroep op je doen als de rechter een uitspraak moet doen n.a.v. onze zienswijze (bezwaar) voor het voorliggende concept bestemmingsplan waarin lijn 9 wordt verplaatst.

(...)

Datum: 15 april 2014

Aan: I. van Doorn

Subject: Wortelvolumen kastanjes

De kastanjeproblematiek aan de Koninginnegracht is mij inderdaad niet onbekend, maar ik ben er destijds (meerdere jaren terug) alleen zijdelings en 'op afstand' bij betrokken geweest en weet dus niet van de verdere ontwikkelingen, noch de details c.q. het totaal aan redenen en argumenten die de uiteindelijk basis hebben gevormd voor het besluit van de gemeente.

Ook ben ik niet op de hoogte van het momenteel voorgestelde ruimtelijke ontwerp (en de veranderingen daarin ten opzichte van de oude situatie).

Voor wat betreft jouw vraag/opmerking: je zou inderdaad mogen veronderstellen dat na zo'n 25 jaar belasting een zandgrond qua verdichting zowat 'stabiel' is geworden en dat bij verdere belasting met dezelfde frequenties, gewichten en trillingen er geen extra verdichting meer zal optreden, vooropgesteld dat andere factoren zoals organische stofgehalte en vochtigheid niet substantieel gaan afwijken van de situatie zoals die voorheen was.

Een laboratoriumonderzoek naar granulaire samenstelling en proctordichtheid zou wel wat meer zekerheid kunnen geven van wat je zoal nog aan verdichting kunt verwachten. Maar ook dan blijft de aanwezigheid c.q. invloed van boomwortels op het geheel een (voor mij) enigszins onvoorspelbare factor. Het zou wat dat betreft ook interessant zijn om eens te weten wat de bodemdichtheid en indringingsweerstand nu al is. Wanneer die boven de grens van doorwortelbaarheid ligt, dan komt de ernst van verdere verdichting in een wat ander licht te staan.

Overigens gaat de vraag m.b.t. tot verdere verdichting ook op in de bestaande situatie en wanneer door de nieuwe funderingswijze de belasting per oppervlakte-eenheid wordt vermindert dan is dat in principe een gunstige bijkomstigheid.

(...)

Datum: 4 juni 2014

Aan: [REDACTED]

Subject: Wortelvolumen kastanjes tramtracé_Belangenvereniging Koninginnegracht

(...) Graag zou ik iets verder gaan op de zaak Kastanjabomen/Koninginnegracht. (...)

Beknopt samengevat is de situatie nu als volgt :

Wij hebben bezwaren tegen verleggen van het spoor van lijn 9 om een aantal redenen (aanzien van gracht, versmalling rijbaan , parkeerbeperkingen, trams, dicht bij huizen, etc.).

De enige reden die de gemeente heeft voor deze tracé verlegging is bescherming van de kastanjes.

Wij stellen dat tracéverlegging overbodig is en zelfs schadelijk voor het wortelstelsel.

De gemeente stelt dat ons voorstel (porfierbed op huidige tracé) veel te veel risico met zich meebrengt, aangezien dan verdere verdichting van de grond nodig is en de belasting te hoog wordt voor de wortels.

Naar aanleiding van je laatste email heb ik de gemeente gevraagd om de door jou genoemde gegevens te leveren.

Mijn redenering was: als je de keuze maakt tussen wel of niet tracé verleggen moet je ook over die gegevens beschikken.

Antwoord van de gemeente: die hebben we niet want die worden tzt wel geleverd door de aannemer van het werk.

Inmiddels is bekend dat het nieuwe bestemmingsplan per 6/6 voorligt tot 17/7 zodat wij opnieuw onze zienswijze zullen indienen. De gemeente verdedigt haar voorstel vrijwel uitsluitend met het argument dat ons voorstel meer risico inhoudt dan dat van de gemeente. Wij stellen: jullie hebben niet eens de gegevens om dat te kunnen beoordelen.

Wij willen best arbitrage door deskundigen over dit onderwerp voorstellen, maar de eerste vraag is: levert dat ons wat op? Graag een reactie ; met plezier overleg ik per telefoon of kom ik naar Wageningen.

(...)

Bijlage 3: Zie zienswijze 2014.310"

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

Alvorens deze zienswijze te beantwoorden wordt opgemerkt dat met betrekking tot het onderwerp Koninginnegracht en Randstadrail lijn 9 in totaal vijf zienswijzen zijn ingediend, welke gedeeltelijk overeenkomen, alsmede naar elkaar verwijzen, onder meer omdat (een of meerdere van de) reclamanten verenigd zijn in de Belangenvereniging Koninginnegracht.

Voor de beantwoording van de zienswijze van reclamant wordt, gelet op de overeenkomsten en bewoording van de argumenten, allereerst verwezen naar de beantwoording van zienswijze nr.1 (met uitzondering van punt III, ten aanzien van bouwvlak).

Aanvullend wordt het volgende opgemerkt.

In het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) heeft ook reclamant gereageerd op het (destijds) concept-ontwerpbestemmingsplan. Deze reactie van reclamant, welke in dat stadium nog niet als zienswijze kon worden aangemerkt, is opgenomen in hoofdstuk 7.1 (Overleg en inspraak, artikel 3.1.1. Bro-overleg) van de toelichting, met daarbij de gemeentelijke reactie op de brief als zodanig en de aangevoerde argumenten. Verwezen wordt naar dit antwoord in de toelichting van het bestemmingsplan.

In de zienswijze wordt met betrekking tot de door reclamant voorgestelde variant, welke ook in de vooroverlegreactie aan de orde kwam, aangevoerd, dat het specifiek bestemmen van een brede groenstrook langs de gracht ter conservering van de monumentale kastanjes een maatregel is die de door reclamant voorgestelde oplossing met behoud van het huidige tracé praktisch onmogelijk maakt. Reclamant stelt dat de gemeente het op deze wijze onvermijdelijk maakt de door haar geprefereerde variant uit te voeren met daarbij onvermijdelijk de versmalling van straat en stoepen en vermindering van parkeermogelijkheden.

Voor een deel zijn deze punten, parkeren, wegingdeling, rijksbeschermd stadsgezicht, de ensemblewaarde waar de bomen deel vanuit maken, reeds weerlegd bij de beantwoording van zienswijze nr. 1.

Voor wat betreft het bestemmen van een brede strook met de bestemming "Groen" wordt opgemerkt dat dit niet alleen een uitvloeisel is van conserverend bestemmen –derhalve een monumentale bomenrij langs een gracht letterlijk op de kaart zetten-, het is ook het zekerstellen dat deze bomen daadwerkelijk kunnen overleven. Voor het behoud van deze bomen, dient rekening te worden gehouden met het wortelpakket en de doorwortelbare ruimte. Dit heeft geleid tot het leggen van een strook met bestemming "Groen" langs de gracht, welke hier recht aan doet. Reeds in het antwoord op de vooroverlegreactie is vastgesteld dat de variant van reclamant om de nieuwe trambaan bovenop de huidige baan te leggen een sterk vergroot risico op uitval van de monumentale bomen oplevert en dat dit een risico is dat de gemeente niet wil nemen. Deze conclusie wordt nog steeds onderschreven. Uit vaste jurisprudentie vloeit voort dat de raad bij de vaststelling van een bestemmingsplan beleidsvrijheid heeft om bestemmingen aan te wijzen en regels te geven die de raad uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht. Het in conserverende zin als "Groen" bestemmen van een bestaande monumentale bomenrij in Rijksbeschermd stadsgezicht is naar ons oordeel in het belang van een goede ruimtelijke ordening. Het behoud van deze bomen en de keuzes die daarbij zijn of nog worden gemaakt wegen zwaarder dan de beperkingen die dit mogelijkwerijs met zich mee zou kunnen brengen voor reclamant bij de verschuiving van het tracé met circa 2 meter richting de bebouwing.

Conclusie: Uit voorgaande overwegingen volgt dat het college de zienswijze ongegrond verklaart.

7. 2014.327 Stichting Bewonersorganisatie Archipel & Willemspark

Namens de Stichting Bewonersorganisatie Archipel & Willemspark heeft de heer I. van Doorn de volgende zienswijze ingediend (geciteerd):

"De bewonersorganisatie Archipel/Willemspark wil beginnen met haar tevredenheid uit te spreken over de verbeteringen die in het ontwerp plan zijn aangebracht ten opzichte van de versie die in het artikel 3.1. Bro-overleg werd voorgelegd. Aan een groot deel van de bezwaren van de bewonersorganisatie is tegemoet gekomen. Het plan biedt aanzienlijk meer mogelijkheden het karakter van de wijk te behouden dan de eerste versie. De mogelijkheden tot verdichting van bebouwing en bewoning zijn beperkt. De gemeente heeft ingezien dat dit in het belang van de wijk en de stad is. Dat waarderen wij zeer.

Wij voegen nog enige opmerkingen toe, die te maken hebben met het aspect "verdichting".

Dakopbouwen. Uit de plantoelichting en de plankaart blijkt dat deze niet worden toegestaan, behalve in een deel van de Sumatrastraat. Met de expliciete uitsluiting van de mogelijkheid een dakopbouw te plaatsen, en de daarvoor gegeven motivering, zijn wij het geheel eens. Dit is belangrijk voor het behoud van het aanzien van de wijk, vermindert de kans op aankoop door huisjesmelkers en bevordert dat de panden beschikbaar blijven als eengezinswoning, een woningsoort waar -zoals wij eerder schreven- de gemeente zuinig op moet zijn. Dakopbouwen laat het ontwerp plan wel toe boven Sumatrastraat 3 t/m 17 (bedoeld zal zijn 25), 27 t/m 35 en 45 t/m 85. Het gaat hier om twee blokjes portiekwoningen uit de twintiger of dertiger jaren in drie bouwlagen aan weerszijden van een nieuwer appartementsgebouw in vier bouwlagen, waarboven al een dakopbouw is geplaatst. Dat gebouw laat goed zien dat het niet wenselijk is de bebouwing aan weerszijden op te hogen, omdat dan de kleinschaligheid, die kenmerkend is voor de Sumatrastraat, verloren gaat. Een dakopbouw verstoort bovendien de bestaande symmetrie. De dakopbouw kan alleen aan de bovenste woning ten goede komen. Het huisvestingsbelang is beperkt. Wij pleiten er daarom voor ook deze laatste mogelijkheid tot het oprichten van dakopbouwen in het plangebied te laten vervallen.

Woningsplitsing. De bewonersorganisatie is blij dat het college het terugdringen van de verkantorisering van de oorspronkelijke woonpanden en de samenvoeging van die panden en van in het verleden gesplitste woonhuizen tot één woning beoordeelt als een positieve ontwikkeling, die moet worden voortgezet (toelichting blz. 88). De mogelijkheid tot woningsplitsing is in het ontwerpplan dan ook terecht beperkt, en wel door planregels die de bewonersorganisatie heeft voorgesteld.

Zie artikel 21.5.1 "Het is verboden een bestaande woning te splitsen tot twee of meer zelfstandige woningen." Hier stellen wij nu een verbetering voor. Het begrip "bestaande woning" is te beperkt en kan tot discussie leiden. Onder de bestemming "Wonen-1" vallen niet alleen bestaande woningen maar ook als kantoor en ambassade gebruikte panden, bijvoorbeeld in de Surinamestraat. Het is van belang dat die gebouwen ook komen te vallen onder de splitsingsregeling. Daarom stellen wij bij nader inzien voor in artikel 21.5 .1 te bepalen: "Het is verboden een bestaand gebouw te splitsen tot twee of meer zelfstandige woningen." en in artikel 21.5.2, onder

a,1: "dat het gebouw bestaat uit tenminste drie bouwlagen." Deze aanpassing geldt ook voor artikel 23.3, bij de bestemming "Wonen-3". Volledigheidshalve merken wij nog op, dat een bouwlaag in artikel 1.26 is gedefinieerd als "een doorlopend gedeelte van een gebouw (...), zulks met uitsluiting van een onderbouw, kap of kapverdieping." De voorwaarde dat het gebouw niet mag worden gesplitst als het niet tenminste drie volledige bouwlagen telt, kap en souterrain niet meegerekend, is een voor ons belangrijke beperking van de splitsingsmogelijkheid, die er toe strekt de panden die zich daarvoor lenen beschikbaar te houden als eengezinswoning.

Wij hebben niet voorgesteld het splitsingsverbod ook te laten gelden voor de bestemmingen "Gemengd-1,-2, -3 en -4", omdat wij ons kunnen voorstellen dat daardoor de gebruiksmogelijkheden van deze grote panden te zeer worden beperkt. Wij zijn er natuurlijk geheel mee eens, dat in de planregels wel is bepaald dat bij gebruik voor wonen een woning minimaal een bouwlaag dient te beslaan (artikelen 4.5, 5.5, 6.5 en 7.5).

Aan-en bijgebouwen. Gelet op de landelijke regeling met betrekking tot vrijstelling van vergunningplicht zijn in het ontwerp plan geen regels met betrekking tot bijgebouwen opgenomen. Hiertegen hebben wij geen bezwaar. Het is goed dat de mogelijkheden tot het oprichten van aan-en bijgebouwen die in de eerste versie van het bestemmingsplan was opgenomen, is vervallen. De landelijke vrijstelling van vergunningplicht geldt alleen voor bouwen op het achtererf en niet op terrein dat een andere bestemming heeft. De bewonersorganisatie is er daarom blij mee, dat in het ontwerp plan bij de bestemming "Wonen-1" niet het hele perceel als erf is bestemd, maar aan het achterste deel de bestemming "Tuin" is gegeven, waar het oprichten van bebouwing niet is toegestaan. Dit maakt het mogelijk nog een beetje licht en lucht tussen de bouwblokken te behouden. Dit is een duidelijke verbetering ten opzichte van de eerste versie van het plan. Maar het kan in onze ogen nog beter. Op de plankaart is te zien dat de bouwvlakken ruim om de bestaande bebouwing zijn getrokken. Binnen het bouwvlak kan een pand in beginsel over de volle bouwhoogte naar achteren worden uitgebreid. Als daarachter binnen de strook achtererf nog de bebouwing verrijst die landelijk vergunningvrij is toegestaan, ontstaat een onwenselijke verdichting van de bebouwing. Wij zouden graag zien dat de bestemming "Tuin" dicht bij de bouwvlakken wordt gelegd, bij voorkeur zelfs meteen achter het bouwvlak. De strook achtererf in bijvoorbeeld de Surinamestraat lijkt ons in ieder geval veel te breed. Bij de bestemmingen "GD-3" en "GD-4" is alleen aan de noordoostzijde van het Nassaplein de bestemming "Tuin" op de percelen gelegd. Wij zouden graag zien dat deze bestemming ook op de Koninginnegracht en de Laan Copes van Catttenburch aan het achtererf wordt gegeven. Dit kan helpen verdere verharding van deze terreinen te voorkomen. De bebouwing in Archipel en Willemspark staat vaak heel dicht op elkaar. De landelijke vrijstelling is voor dit plangebied dan ook veel te ruim. Wij hopen dat het gemeentebestuur zich daarvan rekenschap zal geven als in de toekomst het vergunningenbeleid voor het achtererf binnen rijksbeschermde stadsgezichten weer wordt gedecentraliseerd. In onze dichtbebouwde wijk is het in het belang van het leefklimaat niet verantwoord grotere aan- en bijgebouwen toe te staan dan het oude bestemmingsplan mogelijk maakte.

Andere opmerkingen. Wij hebben de indruk dat her en der zijn in het plangebied gebouwen positief zijn bestemd die met tijdelijke vrijstelling zijn gebouwd (artikel 17 Wro). Dat vinden wij niet wenselijk. Een voorbeeld is de bouwkeet bij het Hubertusviaduct, achter de Algemene Begraafplaats, op grond met de bestemming "Groen". Artikel 8.2.1 van de planregels bepaalt dat gebouwen die aanwezig waren op het moment van de terinzagelegging van het ontwerp plan mogen worden gehandhaafd of vernieuwd. Dat betekent dat de bouwkeet, waarvoor minstens 10 jaar geleden een tijdelijke vrijstelling is verleend, voor onbepaalde tijd mag worden gehandhaafd en zelfs vernieuwd. Dat lijkt ons niet juist. De overgangsregel in artikel 8 (Groen) is bovendien ruimer dan die in artikel 15 (Tuin), waarin alleen gebouwen die legaal zijn opgericht, mogen worden gehandhaafd of vernieuwd. De term "legaal" in artikel 15 kan overigens leiden tot misverstand. Een bouwwerk dat is gebouwd met een tijdelijke vrijstelling is na afloop van de termijn niet meer legaal. Meer algemeen vragen wij ons af of het verstandig is in de planregels bij de afzonderlijke bestemmingen overgangsrecht op te nemen, naast het algemene overgangsrecht van artikel 32. Uit een oogpunt van systematiek en rechtszekerheid lijkt het beter met artikel 32 te volstaan.

Details. In artikel 23.1 moet "Wonen-1" worden vervangen door "Wonen-3". In artikel 27.2, onder f moet "dient" worden gewijzigd in "dienen". Op de plankaart zijn op bepaalde plaatsen zoveel aanduidingen over elkaar opgenomen, dat die niet meer te lezen zijn. Bijvoorbeeld in de Balistraat, Bankastraat en aan het eind van de Malakkastraat. Hier zou een uitvergroting op de verbeelding duidelijkheid kunnen bieden.

Conclusie. Met dit bestemmingplan, aangepast op de hierboven genoemde punten, heeft het gemeentebestuur een instrument in handen waarmee de waarden en karakteristieken van het stadsgezicht kunnen worden behouden. Veel zal afhangen van de manier waarop de toetsing plaatsvindt, die is voorgeschreven op grond van de dubbelbestemming "Waarde-Cultuurhistorie" (artikel 27), die geldt voor het hele plangebied. Wij kunnen alleen maar de hoop uitspreken dat de monumentencommissie en de verantwoordelijke wethouder bouwplannen

zullen beoordelen met historisch besef en een streven dat niet is gericht op contrast maar op harmonie met de omgeving.”

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

Dakopbouwen

In hoofdstuk 5.2.3.3. is zeer uitgebreid ingegaan op de mogelijkheid voor dakopbouwen in de wijk. Gelet op het feit dat het een Rijksbeschermd stadsgezicht betreft, is een zeer minutieuze stedenbouwkundige afweging gemaakt per straat en adres. Deze afweging heeft voor de hele wijk uiteindelijk geleid tot een zeer beperkte regeling voor dakopbouwen. Voor wat betreft de mogelijkheid tot dakopbouwen in de Sumatrastraat ziet dit inderdaad op circa jaren 30 portiekwoningen, welke niet zijn benoemd in de lijst van karakteristieke panden en ensembles zoals opgenomen bij de regels van het plan. Het gaat hier om teruggelegde mogelijkheden welke stedenbouwkundig aanvaardbaar worden geacht.

De opvatting van reclamant over de aangrenzende reeds gerealiseerde dakopbouw en de opvatting dat er onvoldoende huisvestingsbelang zouden zijn nu het slechts ten goede kan komen aan enkele woningen, wordt niet onderschreven.

De voorwaarden, die in artikel 27.2 onder a, van de planregels worden gesteld, brengen met zich dat bij de activiteit bouwen de cultuurhistorische waarden in acht dienen te worden genomen en een advies van een commissie als bedoeld in artikel 1, lid 9, van de Monumentenverordening Den Haag altijd noodzakelijk is, ook in dit geval. De toetsing aan artikel 27 is niet facultatief, maar verplicht. De toelichting op het aanwijzingsbesluit, dat als bijlage 2 bij de regels van het plan is opgenomen, is leidend. Daarnaast heeft de Raad van State in haar jurisprudentie aangegeven, dat uit de Monumentenwet 1988 niet volgt dat in een bestemmingsplan dat wordt vastgesteld ter bescherming van het beschermde stadsgezicht, dit stadsgezicht dient te worden bevroren in de toestand waarin het zich bevindt. Ook nu brengen de voorwaarden die in artikel 27 (“Waarde-Cultuurhistorie”) van de planregels worden gesteld, met zich mee dat steeds een afweging van de betrokken belangen dient plaats te vinden en advies van de welstands- en monumentencommissie verplicht is. Daarnaast is in dit artikel een aanlegvergunningstelsel opgenomen, welke als passend in deze omgeving wordt gezien. De bescherming van de waarden die met de aanwijzing tot beschermd stadsgezicht beschermd dienen te worden, alsmede de mogelijke uitvoering van dakopbouwen, zijn op deze wijze afdoende gewaarborgd. Dat het plan een overwegend conserverend karakter heeft, noopt niet tot het opnemen van bouwregels die volledig overeenkomen met de desbetreffende voorschriften van het bestemmingsplan uit 1982, dan wel dat geen acht zou kunnen worden geslagen op de woonwensen en gebruiksvrijheden van bewoners. Daarnaast zijn in de Haagse Welstandsnota welstandscriteria neergelegd om te bepalen of een bouwaanvraag voldoet aan de redelijke eisen van welstand. Het gemeentelijke beleid heeft als uitgangspunt dat dakopbouwen in de hele stad zijn toegestaan, tenzij het uit stedenbouwkundig of cultuurhistorisch oogpunt niet verantwoord is. Zoals reeds aangegeven wordt de keuze voor de opgenomen dakopbouw mogelijkheden zowel vanuit stedenbouwkundig als cultuurhistorisch oogpunt verantwoord geacht. Voor het geheel niet opnemen van een dergelijke mogelijkheid, ofwel het schrappen van de nu opgenomen beperkte mogelijkheden op grond van huisvestingsbelang, bestaat hier geen aanleiding.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt om voornoemde redenen ongegrond verklaard.

Woningsplitsing

De opvatting van reclamant dat de term “bestaande woning” bij de bestemming “Wonen-1” en “Wonen-3” tot verwarring zou kunnen leiden, wordt niet onderschreven. Het begrip “woning” is immers omschreven in artikel 1 van de regels. De term “gebouw” is veelomvattender en om die reden en in dit verband ongewenst. Het feit dat de grote herenhuisen in het gebied in de loop der jaren ook in gebruik zijn genomen als kantoor (een ambassade is ook een kantoor), komt tot uitdrukking in de op diverse percelen gelegde functieaanduiding “kantoor”. De hoofdbestemming van dergelijke panden is echter niet kantoor, maar wonen, waarmee recht wordt gedaan aan de hoofdfunctie van dit gebied, een woonwijk. Het stedelijke kantorenbeleid is er op gericht om het overaanbod aan kantoren in Den Haag en de regio te verminderen.

Indien op enig moment verkantooriseerde gebouwen zouden kunnen worden omgezet in woningen, voert het te ver, ook gelet op de omvang van de gebouwen, deze te verbinden aan de eis van een gehele woonlaag. Het voorgaande bestemmingsplan geeft daar ook geen aanleiding toe, nu in het algemeen

dergelijke grote woningen in een type bouwstrook “eengezinshuizen en/of meergezinshuizen” waren gelegen, waarbij een minimum bruto vloeroppervlakte van 45m² was opgenomen. Dit onderdeel van de zienswijze wordt om voornoemde redenen ongegrond verklaard.

Aan- en bijgebouwen, tuinen en erven

Voor wat betreft de stelling van reclamant met betrekking tot de getrokken bouwvlakken, wordt opgemerkt dat de bouwvlakken vrijwel gelijk zijn aan en niet ruimer zijn dan de bouwstroken in het voorgaande bestemmingsplan. Naar aanleiding van overleg met reclamant en gelet op ruime landelijke vergunningvrije mogelijkheden en dit specifieke beschermde plangebied was er voor gekozen om geen aan- en bijgebouwenregeling op te nemen. De stelling dat door het niet exact volgen van bestaande bebouwingslijnen toch teveel bebouwingsmogelijkheden zouden ontstaan, wordt afgewezen. Los van het feit, dat niet wordt voorgestaan deze wijk te bevriezen in al haar mogelijkheden en de getrokken bouwvlakken met daarbij behorende hoogtes stedenbouwkundig aanvaardbaar worden geacht ook gelet op de vigerende mogelijkheden, bevat het bestemmingsplan dusdanige beschermende regels en waarborgen, zoals hiervoor reeds beschreven onder het punt “dakopbouwen”, dat niet gesproken kan worden van onwenselijke verdichtingsmogelijkheden die zouden noodzaken tot verdergaande beperkingen.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt om voornoemde redenen ongegrond verklaard.

Voor wat betreft de stelling dat de landelijke regeling voor vergunningvrij bouwen te ruim is, dat dit zou moeten leiden tot nadere aanpassing van de getrokken bouwvlakken, wordt het volgende opgemerkt.

De zeer ruime landelijke regeling heeft tot kritiek geleid van onder meer grote gemeentes zoals Den Haag, omdat voor waardevolle stedelijke binnentuinen en erven in beschermde stads- en dorpsgezichten een verruiming van de toegelaten oppervlakte aan vergunningvrije bijbehorende bouwwerken zeer bezwaarlijk werd geacht. Een en ander heeft met ingang van 1 november 2014 geleid tot een wijziging van de landelijke regels met betrekking tot vergunningvrij bouwen in beschermd stadsgezicht, welke direct van invloed is op het onderhavige plangebied. De wijziging komt erop neer dat in beschermde stads- en dorpsgezichten alleen nog vergunningvrij kan worden gebouwd in niet naar openbaar toegankelijk gebied gekeerde achtererfgedeelten die zijn gelegen achter een hoofdgebouw, maar uitsluitend voor zover voldaan wordt aan - en dit mogelijk gemaakt wordt in- het bestemmingsplan. Met deze aanpassing wordt recht gedaan aan de waarde van rijksbeschermd stadsgezichten,

Vastgesteld wordt dan ook dat vanaf 1 november 2014 in het plangebied voor de Archipelbuurt e.o. niet (meer) gesproken kan worden van ongewenste vergunningvrije mogelijkheden. Daarnaast wordt vastgesteld dat als gevolg van de wetswijziging het voorliggende ontwerpplan geen (beperkte) mogelijkheden (meer) biedt tot het bouwen van een bijgebouw als een schuur buiten het bouwvlak. Dergelijke mogelijkheden bestonden wel in het voorgaande bestemmingsplan.

Daar het niet in de rede ligt deze wijk alle redelijke mogelijkheden te ontnemen als gevolg van de wetswijziging, wordt voldoende grond gezien om ambtshalve te besluiten tot het opnemen van een op het beschermde gebied toegespitste regeling voor bijgebouwen. Met het opnemen van deze regeling wordt recht gedaan aan zowel de waarde van het rijksbeschermd stadsgezicht Archipelbuurt/Willempark II, het belang van open binnengebieden en tuinen in historische omgeving, het belang van de waterhuishouding door het tegengaan van ongewenste verstening, alsmede het bewoners- en ondernemersbelang bij een (beperkte) bijgebouwenregeling. De regeling ziet op de volgende artikelen: artikel 4 tot en met 7 (Gemengd-1 tot en met Gemengd-4), artikel 10 (Kantoor), artikel 11 (Maatschappelijk-1), artikel 21 (Wonen-1) en artikel 23 (Wonen-3). Voor de uitwerking wordt verwezen naar de Staat van Wijzigingen, onder A (ambtshalve wijzigingen), regels.

Voor wat betreft de stellingen van reclamant met betrekking tot de bestemming “Tuin” wordt het volgende opgemerkt. In het voorgaande bestemmingsplan was géén tuinbestemming opgenomen, de woningen waren omgeven door particuliere erven. Daar het belang en behoud van daadwerkelijke particuliere binnentuinen in dit rijksbeschermd stadsgezicht wordt onderschreven, is daar waar in aanmerkelijke mate sprake is van aaneengesloten groene van belang zijnde tuingebieden een bestemming “Tuin” gegeven om verdere verstening tegen te gaan en de kwaliteit van het gebied te benadrukken. Het strekt echter te ver om de vele versteende particuliere erven een tuinbestemming te geven, waar geen grotere samenhang dan wel daadwerkelijk groen van belang aanwezig is. Met de

keuze om daar waar sprake is van daadwerkelijke aaneengesloten tuingebieden, alsmede om recht te doen aan het gebruik als erf, is een en ander weergegeven, zoals neergelegd op de verbeelding. Daarmee is in afdoende mate recht gedaan aan zowel het behoud van groene binnengebieden als aan het bestaande gebruik. Het verzoek van reclamant om de gelegde tuinbestemmingen nog verder richting de bouwvlakken op te rekken, om eventuele wettelijke dan wel andere bebouwingsmogelijkheden tegen te gaan wordt afgewezen als zijnde onvoldoende in het belang van een goede ruimtelijke ordening. Evenwel, nadere bestudering van de zeer diepe tuinen aan het deel Koninginnegracht tussen Laan Copes van Cattenburch en de Javastraat heeft naar voren gebracht dat in een deel van dit binnengebied een aantal fraaie tuinen aanwezig is, welke een aaneengesloten groene zone vormen met de tegenovergelegen tuinen van de Balistraat. Gezien het belang van behoud van groene binnengebieden, en de kwaliteit van het gebied, wordt na heroverweging ambtshalve besloten aan een gedeelte van de achtergelegen erven van de Koninginnegracht alsnog de bestemming "Tuin" te geven.

Andere opmerkingen

Onderzocht is of op de verbeelding gebouwen zijn ingetekend, die zijn gebouwd met een tijdelijke vrijstelling. Dit zou immers onjuist zijn. Het onderzoek heeft geen resultaten opgeleverd, zodat de indruk van reclamant, welke niet is onderbouwd met specifieke adressen (bedoelde bouwkeet is niet ingetekend), niet wordt onderschreven.

Wel kan reclamant worden gevolgd in de opvatting dat het overgangsrecht van artikel 32 voldoende is en dat nadere specificatie bij de bestemmingen Groen en Tuin kan leiden tot verwarring over de strekking. Dit leidt tot de conclusie dat artikel 8.2.1.a met betrekking tot de bestemming Tuin en het bouwen van gebouwen geheel dient te worden geschrapt wegens overbodigheid. Dit laat onverlet hetgeen is bepaald in artikel 29 (Algemene bouwregels). Tevens wordt geconcludeerd dat artikel 15.2.1.a, tweede zin, dient te worden geschrapt wegens overbodigheid.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt om voornoemde redenen gegrond verklaard.

Details

De correcties van typefouten door reclamant zijn juist. In artikel 23.1, eerste zin, wordt de onjuiste bestemmingsbenaming "Wonen-1" vervangen door "Wonen-3". In artikel 27.2, onder f, wordt het woord "dient" vervangen door "dienen".

Voor zover reclamant klaagt over onduidelijkheid van de verbeelding door de grote hoeveelheid aanduidingen en verzoekt om een uitvergroting, kan hierin (helaas) niet worden voorzien. Immers, niet de papieren (analoge) versie van de verbeelding (voorheen plankaart) is leidend, maar de digitale versie, zoals deze op de website www.ruimtelijkeplannen.nl is te raadplegen. Op deze website kan de verbeelding worden vergroot, zodat duidelijk kan worden nagegaan wat waar geldt.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt om voornoemde redenen gedeeltelijk gegrond verklaard.

Conclusie: Gezien deze reactie verklaart het college de zienswijze gedeeltelijk gegrond.

Gezien het belang van behoud van groene binnengebieden, en de kwaliteit van het gebied, wordt na heroverweging besloten aan een gedeelte van de achtergelegen erven van de Koninginnegracht alsnog de bestemming "Tuin" te geven, zoals opgenomen in de Staat van wijzigingen onder A, Ambtshalve wijzigingen van de verbeelding.

Artikel 8.2.1.a ("het bouwen van gebouwen is niet toegestaan. Gebouwen die aanwezig waren op het moment van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan, mogen worden gehandhaafd of vernieuwd, mits de omvang, situering en hoogte niet wijzigt") van de bestemming "Groen" wordt geschrapt wegens overbodigheid.

Artikel 8.2.2 wordt vernummerd tot artikel 8.2.1.

Artikel 15.2.1.a, tweede zin ("Gebouwen die op het tijdstip van terinzagelegging van het ontwerp van dit plan reeds legaal waren opgericht, mogen worden gehandhaafd of vernieuwd, mits de omvang, situering en hoogte niet wijzigt"), van de bestemming "Tuin" wordt geschrapt wegens overbodigheid. In artikel 23.1, eerste zin, wordt de onjuiste bestemmingsbenaming "Wonen-1" vervangen door "Wonen-3".

In artikel 27.2, onder f, wordt het woord "dient" vervangen door "dienen".

Voor het overige verklaart het college de zienswijze ongegrond.

en anderen hebben de volgende zienswijze ingediend (geciteerd):

“Bij ongewijzigde en ons niet passende voortzetting van het onderhavige bestemmingsplan Archipelbuurt e.o. zullen wij, als eigenaar en verhuurder van de panden te Koninginnegracht 60 (karakteristiek pand) en 61-62 (Rijksmonument) te Den Haag, bij de gemeente een (plan)schadeclaim van minimaal € 1.777.550,= indienen en tot aan de hoogste rechtscollages blijven procederen teneinde onze belangen te verdedigen.

Onderstaand treft u onze zienswijzen (incl. bij lagen) aan:

I) Onacceptabele gevolgen van verlegging van tramlijn 9

De verlegging van Tramlijn 9 met 2,2 meter richting de pand en aan de Koninginnegracht wordt als een voldongen feit gepresenteerd in onder meer artikel 3.6.2. De Belangenvereniging Koninginnegracht, waarbij wij zijn aangesloten, heeft reeds meerdere keren aan de gemeente aangegeven deze verlegging niet te accepteren. De Vereniging heeft d.d. 19 februari 2014 bij gevoegde zienswijze ingediend (zie bijlage I), welke nadrukkelijk deel uitmaakt van onze onderhavige zienswijze. In deze zienswijze wordt een door erkende deskundigen onderzochte alternatieve tracé-variant gepresenteerd, welke de gemeente vooralsnog, zonder steekhoudende technisch-inhoudelijk gekwantificeerde en gekwalificeerde argumenten / veldonderzoek, afwijst. De beoogde verlegging van de tramrails zou voor onze panden (en omliggende panden) onder meer tot de volgende onacceptabele negatieve gevolgen leiden:

a) Versmalling wegdek en trottoirs: Het wegdek en de trottoirs zouden worden versmald. Dit gaat onder meer ten koste van de algehele uitstraling (van oudsher en vooralsnog een brede statige laan), de veiligheid, de voetgangers- en verkeersdoorstroming en het comfort.

b) Vervallen parkeerplaatsen: Er zou het zeer grote aantal van 55 parkeerplaatsen vervallen, hetgeen de bereikbaarheid voor onze huurders, hun bezoekers en dienstverlenende bedrijven (onderhoud e.d.) ernstig beperkt.

c) Aantasting cultuurhistorische en monumentale status: De monumentale en cultuurhistorische status van (de panden gelegen aan) de Koninginnegracht wordt aangetast in plaats van beschermd. De gemeente handelt strijdig met het doel c.q. de ratio van reeds vastgelegd monumentaal en cultuurhistorisch beleid, de regels en de wetgeving, aangezien het plan om de trambaan te verleggen hiermee volledig in tegenspraak is. Er zou zwaar afbreuk worden gedaan aan de monumentale en cultuurhistorische waarde, status, uitstraling en beleving van voornoemde panden en de omgeving / wijk. De Koninginnegracht kan als één monument worden beschouwd, want telt het zeer grote aantal van ca. 100 monumenten panden (ca. 25 aanwezige Rijksmonumenten, ca. 75 gemeentelijke monumenten en diverse beschermde karakteristieke panden), terwijl tevens de volledige omgeving / wijk een cultuurhistorische status kent. Zie onderstaande nadere onderbouwing en bewijsvoering. Cultuurhistorische status: de cultuurhistorische status van de Koninginnegracht wordt erkend en vastgelegd in het concept bestemmingsplan en op de plankaart. Daarnaast is de cultuurhistorische status vastgelegd in het aanwijzingsbesluit tot Rijksbeschermd Stadsgezicht van het College van B&W d.d. 25 juli 1996 incl. waarderingskaart (Bijlage II). Voornoemde waarderingskaart toont aan dat de Koninginnegracht nagenoeg geheel bestaat uit beschermde Rijks- en gemeentemonumenten, alsmede een "belangrijke bebouwing door hoge ensemblewaarde" vormt. Binnen het aanwijzingsbesluit tot Rijksbeschermd Stadsgezicht beslaat de Koninginnegracht dan ook veruit de grootste en belangrijkste (dubbele) beschermzone. De bijzondere en karakteristieke architectonische (eclectische ensembles), landschappelijke, stedenbouwkundige en cultuurhistorische (ensemble)waarden, structuren en straatpatronen worden zwaar onevenredig aangetast. Rijksmonumentale status: de meeste Rijksmonumenten zijn gelegen tussen Koninginnegracht 25 en 63, dus in n. dit tracé verdient volledige bescherming. Een deel van de waardering van de Rijksmonumenten te Koninginnegracht 48-38b, 49, 63 luidt evenals de (meeste) anderen als volgt (Bijlage III; bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed): "Herenhuis van architectuurhistorisch belang als representatief voorbeeld van een woonhuis in eclectische bouwstijl. Hoofdvorm, detaillering en materiaal zijn gaaf bewaard. Als helft van een dubbel herenhuis heeft het pand tevens ensemblewaarde. Een toegevoegde waarde vormt de beeldbepalende ligging aan de Koninginnegracht." Deze en andere panden zijn tevens "Gebouwen van belang voor de gemeente 's-Gravenhage wegens zijn schoonheid en zijn architectuurhistorische waarde". De beeldbepalende ligging zou zwaar worden aangetast, aangezien het ensemble van panden en omgeving minder goed zichtbaar wordt. Immers, de karakteristieke monumentale laan (Koninginnegracht) wordt enorm versmald, de trams rijden dicht langs de panden en de auto's komen dicht langs de gevels te staan.

d) Overlast: aanzienlijke, kostbare, langdurige en overbodige overlast tijdens de werkzaamheden tot versmalling van trottoirs en rijbanen.

e) Beperking in exploitatie en verkoop: Voornoemde zaken leiden tot een significant minder aantrekkelijke woon- en werkomgeving, hetgeen de exploitatiemogelijkheden (verhuur) en verkoopwaarde van ons pand zeer negatief beïnvloedt.

Met vorenstaande menen wij voldoende te hebben aangetoond dat u bewust mee zou werken aan aantasting van het en leef- en werkmilieu aan de Koninginnegracht, hetgeen niet in overeenstemming is met goede ruimtelijke ordening. In dat kader zou u dus zorgen voor duurzame ontwrichting van te woon- en werkkwaliteit / -voorzieningenstructuur, hetgeen onacceptabel is.

II) Veranderen bestemmingsplan aantal panden aan de Koninginnegracht:

Van een aantal panden wordt de bestemming beperkt. Door de jaren heen hebben bepaalde panden de bestemming kantoor/ wonen afhankelijk van de mogelijkheden op dat moment. Er is geen enkele reden om deze bestemming te beperken. Het beperken van de bestemming heeft invloed op de waarde van het pand. Een bestemming die zowel in alle vrijheid qua omvang dan wel kantoor en/of woning heeft is ver uit het meest waardevol voor een pand. Immers er valt in de toekomst niet te bezien wat de mogelijkheden zijn voor een pand om deze te verkopen/verhuren. Beperking van de bestemming geeft beperking van de mogelijkheden.

III) Planschade(claim) en aansprakelijkheidsstelling:

Het RICS-gecertificeerde onafhankelijke taxatiebureau Gloudemans concludeert op basis van recente studie van het bestemmingsplan dat er o.b.v. de huidige plannen een planologisch nadeel ontstaat waarvan de omvang is in te schatten op ca. 20% van de marktwaaarde van de panden (zie de rapportage van Gloudemans in Bijlage IV, welke deel uitmaakt van de onderhavige zienswijze). Voor onze panden die op dezelfde rij aan de Koninginnegracht liggen, namelijk te Koninginnegracht 54, 48 t/m 48b, 49, 43, 59, en 63-64 zouden wij dan ook een (plan)schadeclaim van minimaal € 2.333.2200,= indienen bij de gemeente indien de gemeente de beoogde wijze van realisatie door tracht te zetten.

Pand	Waarde	Minimale schade (20-24%, onder aftrek 2% normaal maatschappelijk risico komt dit neer op)
Koninginnegracht 54	€ 1.098.000	€ 241.560
Koninginnegracht 48	€ 1.591.000	€ 350.020
Koninginnegracht 48a	€ 657.000	€ 144.540
Koninginnegracht 48b	€ 803.000	€ 176.660
Koninginnegracht 49	€ 1.367.000	€ 300.740
Koninginnegracht 43	€ 1.060.000	€ 233.200
Koninginnegracht 59	€ 2.575.000	€ 566.500
Koninginnegracht 63-64	€ 1.600.000	€ 320.000

Bovendien is daarnaast niet uit te sluiten en pas na de (door ons te blokkeren) werkzaamheden vast te stellen dat er tijdelijke uitvoeringsschade zou ontslaan die is te kwalificeren als nadeelcompensatie. Dit geldt tevens voor alle overige panden aan de Koninginnegracht. Thans worden de betreffende claims door juristen voorbereid.

Voor alle negatieve gevolgen naar aanleiding van de beoogde tracéverlegging stellen wij de gemeente bij voorbaat volledig aansprakelijk. Wij hopen echter dat de gemeente tot inkeer komt. Het lijkt ons van zeer groot belang dat door de gemeente tijdig initiatief tot een ander tracé- en indelingsplan in overleg met de Vereniging en ons wordt genomen teneinde het tijt te keren. Bij gebreke hiervan kan de gemeente ervan verzekerd zijn dat wij (en anderen) tot aan de hoogste rechtscollages zullen blij ven procederen, met dus zeer hoge schadeclaims en eindeloze stagnaties tot gevolg.

Wij behouden ons het recht voor deze zienswijzen te allen tijde uit te kunnen breiden.”

Bijlage I: Zienswijze herinrichting Koninginnegracht d.d. 19-02-2014 (Belangenvereniging Koninginnegracht)

Bijlage II: College van B&W: 's-Gravenhage: Aanwijzingsbesluit tot Rijksbeschermd Stadsgezicht d.d. 25 juli 1996

Bijlage III: Informatie van www.monumentenzorgdenhaag.nl over de panden Koninginnegracht 43, 48 t/m 48b, 49, 54, 59, 63 en 64

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

Alvorens in te gaan op deze zienswijze wordt opgemerkt, dat met betrekking tot het onderwerp Koninginnegracht en Randstadrail lijn 9 in totaal vijf zienswijzen zijn ingediend, welke geheel of gedeeltelijk overeenkomen alsmede naar elkaar verwijzen, onder meer omdat (een of meerdere) reclamanten verenigd zijn in de Belangenvereniging Koninginnegracht.

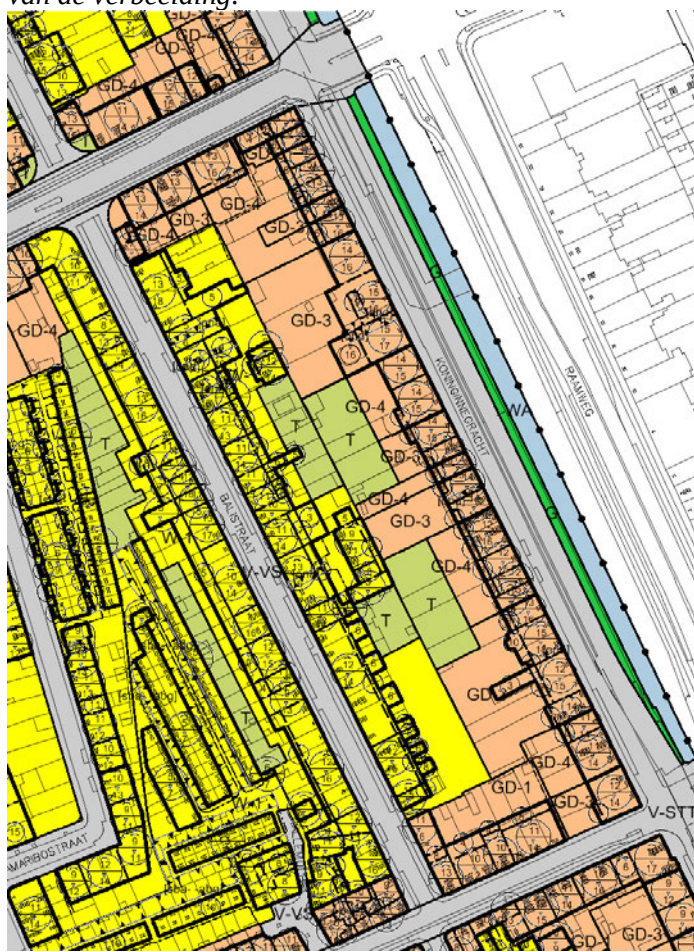
Voor de beantwoording van de zienswijze van reclamant wordt, gelet op de overeenkomsten en bewoording van de argumenten, verwezen naar de beantwoording van zienswijze nr.1, welke reclamant eveneens stelt eigenaar van de panden Koninginnegracht 60-62 te zijn, alsmede zienswijze 6.

Aan die beantwoording worden de volgende opmerkingen toegevoegd.

Voor zover reclamant in zeer algemene, niet gedetailleerde zin stelt “Van een aantal panden wordt de bestemming beperkt”, wordt opgemerkt dat deze stelling niet gesteund wordt door enige andere zienswijzen, met betrekking tot eigendommen van andere instanties/personen langs de Koninginnegracht. Zonder een dergelijke detaillering, dan wel de bij het indienen van de zienswijze gegeven machtiging door die mogelijke instanties/personen, wordt er geen objectief belang van reclamant gezien ter ondersteuning van zijn stelling, dan wel een grond om tot het oordeel te komen dat de aan de vele (andere) panden aan de Koninginnegracht gegeven bestemming op enigerlei wijze onjuist zou zijn. Vastgesteld wordt dat in elk geval de bestemming van de panden waarvan reclamant stelt eigenaar te zijn, een vrijwel gelijke ruime bestemming hebben gekregen als in het bestemmingsplan Archipelbuurt-Willemspark II het geval was. Daarnaast is bij de beantwoording van zienswijze 1 onder punt III met betrekking tot de panden Koninginnegracht 60-62 aangegeven, dat de bouwvlakken behorend bij deze panden inderdaad niet geheel juist zijn weergegeven op de verbeelding. Korthedshalve wordt naar die beantwoording verwezen en geconcludeerd dat de zienswijze van reclamant wordt om gelijke redenen gedeeltelijk gegrond wordt geacht.

Conclusie: Uit voorgaande overwegingen volgt dat het college de zienswijze gedeeltelijk gegrond verklaart.

Ter plaatse van Koninginnegracht 60, 61 en 62 wordt de weergave van de bouwvlakken op de verbeelding gecorrigeerd overeenkomstig bestaande rechten. Het hiermee corresponderende fragment van de verbeelding:



Het college verklaart de zienswijze voor het overige ongegrond.

Namens Betaforce B.V. heeft R. ter Linden de volgende zienswijze ingediend (geciteerd):

“Bij ongewijzigde en ons niet passende voortzetting van het onderhavige bestemmingsplan Archipelbuurt e.o. zullen wij, als eigenaar en verhuurder van de panden aan de Koninginnegracht 53 (karakteristiek pand) (Rijksmonument) te Den Haag, bij de gemeente een (plan)schadeclaim van minimaal € 500.000,= indienen en tot aan de hoogste rechtscolleges blijven procederen teneinde onze belangen te verdedigen.

Onderstaand treft u onze zienswijzen (incl. bij lagen) aan:

I) Onacceptabele gevolgen van verlegging van tramlijn 9

De verlegging van Tramlijn 9 met 2,2 meter richting de pand en aan de Koninginnegracht wordt als een voldongen feit gepresenteerd in onder meer artikel 3.6.2. De Belangenvereniging Koninginnegracht, waarbij zijn aangesloten, heeft reeds meerdere keren aan de gemeente aangegeven deze verlegging niet te accepteren. De Vereniging heeft d.d. 19 februari 2014 bij gevoegde zienswijze ingediend (zie bijlage), welke nadrukkelijk deel uitmaakt van onze onderhavige zienswijze. In deze zienswijze wordt een door erkende deskundigen onderzochte alternatieve tracé-variant gepresenteerd, welke de gemeente vooralsnog, zonder steekhoudende technisch-inhoudelijk gekwantificeerde en gekwalificeerde argumenten / veldonderzoek, afwijst. De beoogde verlegging van de tramrails zou voor onze panden (en omliggende panden) onder meer tot de volgende onacceptabele negatieve gevolgen leiden:

a) Versmalling wegdek en trottoirs: Het wegdek en de trottoirs zouden worden vernauwd. Dit gaat onder meer ten koste van de algehele uitstraling (van oudsher en vooralsnog een brede statige laan), de veiligheid, de voetgangers- en verkeersdoorstroming en het comfort.

b) Vervallen parkeerplaatsen: Er zou het zeer grote aantal van 55 parkeerplaatsen vervallen, hetgeen de bereikbaarheid voor onze huurders, hun bezoekers en dienstverlenende bedrijven (onderhoud e.d.) ernstig beperkt.

c) Aantasting cultuurhistorische en monumentale status: De monumentale en cultuurhistorische status van (de panden gelegen aan) de Koninginnegracht wordt aangetast in plaats van beschermd. De gemeente handelt strijdig met het doel c.q. de ratio van reeds vastgelegd monumentaal en cultuurhistorisch beleid, de regels en de wetgeving, aangezien het plan om de trambaan te verleggen hiermee volledig in tegenspraak is. Er zou zwaar afbreuk worden gedaan aan de monumentale en cultuurhistorische waarde, status, uitstraling en beleving van voornoemde panden en de omgeving / wijk. De Koninginnegracht kan als één monument worden beschouwd, want telt het zeer grote aantal van ca. 100 monumenten panden (ca. 25 aanwezige Rijksmonumenten, ca. 75 gemeentelijke monumenten en diverse beschermde karakteristieke panden), terwijl tevens de volledige omgeving / wijk een cultuurhistorische status kent. Zie onderstaande nadere onderbouwing en bewijsvoering. Cultuurhistorische status: de cultuurhistorische status van de Koninginnegracht wordt erkend en vastgelegd in het concept bestemmingsplan en op de plankaart. Daarnaast is de cultuurhistorische status vastgelegd in het aanwijzingsbesluit tot Rijksbeschermd Stadsgezicht van het College van B&W d.d. 25 juli 1996 incl. waarderingskaart. Voornoemde waarderingskaart toont aan dat de Koninginnegracht nagenoeg geheel bestaat uit beschermde Rijks- en gemeentemonumenten, alsmede een "belangrijke bebouwing door hoge ensemblewaarde" vormt. Binnen het aanwijzingsbesluit tot Rijksbeschermd Stadsgezicht beslaat de Koninginnegracht dan ook veruit de grootste en belangrijkste (dubbele) beschermzone. De bijzondere en karakteristieke architectonische (eclectische ensembles), landschappelijke, stedenbouwkundige en cultuurhistorische (ensemble)waarden, structuren en straatpatronen worden zwaar onevenredig aangetast.

Rijksmonumentale status: de meeste Rijksmonumenten zijn gelegen tussen Koninginnegracht 25 en 63, dus in n. dit tracé verdient volledige bescherming. De beeldbepalende ligging zou zwaar worden aangetast, aangezien het ensemble van panden en omgeving minder goed zichtbaar wordt. Immers, de karakteristieke monumentale laan (Koninginnegracht) wordt enorm vernauwd, de trams rijden dicht langs de panden en de auto's komen dicht langs de gevels te staan.

d) Overlast: aanzienlijke, kostbare, langdurige en overbodige overlast tijdens de werkzaamheden tot versmalling van trottoirs en rijbanen.

e) Beperking in exploitatie en verkoop: Voornoemde zaken leiden tot een significant minder aantrekkelijke woon- en werkomgeving, hetgeen de exploitatiemogelijkheden (verhuur) en verkoopwaarde van ons pand zeer negatief beïnvloedt.

Met vorenstaande menen wij voldoende te hebben aangetoond dat u bewust mee zou werken aan aantasting van het en leef- en werkmilieu aan de Koninginnegracht, hetgeen niet in overeenstemming is met goede ruimtelijke ordening. In dat kader zou u dus zorgen voor duurzame ontvrieming van te woon- en werkkwaliteit / -voorzieningsstructuur, hetgeen onacceptabel is.

III) Planschade(claim) en aansprakelijkheidsstelling:

Het RICS-gecertificeerde onafhankelijke taxatiebureau Gloudemans concludeert op basis van recente studie van het bestemmingsplan dat er o.b.v. de huidige plannen een planologisch nadeel ontstaat waarvan de omvang is in te schatten op ca. 20% van de marktwaarde van de panden (zie de rapportage van Gloudemans (zie bijlage) welke deel uitmaakt van de onderhavige zienswijze). Voor ons pand aan de Koninginnegracht 53 zullen wij dan

ook een (plan)schadeclaim van minimaal € 500.000,= indienen bij de gemeente indien de gemeente de beoogde wijze van realisatie door tracht te zetten. Bovendien is daarnaast niet uit te sluiten en pas na de (door ons te blokkeren) werkzaamheden vast te stellen dat er tijdelijke uitvoeringsschade zou ontstaan die is te kwalificeren als nadeelcompensatie. Dit geldt tevens voor alle overige panden aan de Koninginnegracht. Thans worden de betreffende claims door juristen voorbereid. Een grove in schatting van de separaat / integraal door eigenaren van de Koninginnegracht in te dienen (plan)schadeclaims wijst uit dat de gemeente, indien 50 % van de eigenaren een (plan)schadeclaim indient (namens 146 adressen + aanvullende subadressen), een (plan)schadeclaim van minimaal € 50.000.000,= tegemoet kan zien.

Voor alle negatieve gevolgen naar aanleiding van de beoogde tracéverlegging stellen wij de gemeente bij voorbaat volledig aansprakelijk. Wij hopen echter dat de gemeente tot inkeer komt. Het lijkt ons van zeer groot belang dat door de gemeente tijdig initiatief tot een ander tracé- en indelingsplan in overleg met de Vereniging en ons wordt genomen teneinde het tijt te keren. Bij gebreke hiervan kan de gemeente ervan verzekerd zijn dat wij (en anderen) tot aan de hoogste rechtscollages zullen blijven procederen, met dus zeer hoge schadeclaims en eindeloze stagnaties tot gevolg.

Wij behouden ons het recht voor deze zienswijzen te allen tijde uit te kunnen breiden.”

Bijlage I: Zienswijze herinrichting Koninginnegracht d.d. 19-02-2014 (Belangenvereniging Koninginnegracht) (zie ra 2014.326)

Bijlage II: Gloudemans: rapportage schade aan panden Koninginnegracht (zie ra 2014.310)

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

Alvorens in te gaan op deze zienswijze wordt opgemerkt, dat met betrekking tot het onderwerp Koninginnegracht en Randstadrail lijn 9 in totaal vijf zienswijzen zijn ingediend, welke geheel of gedeeltelijk overeenkomen, alsmede naar elkaar verwijzen, onder meer omdat (een of meerdere) reclamanten verenigd zijn in de Belangenvereniging Koninginnegracht.

Voor de beantwoording van de zienswijze van reclamant wordt, gelet op de overeenkomsten en bewoording van de argumenten, verwezen naar de beantwoording van zienswijze nr.1 (met uitzondering van punt III, ten aanzien van bouwvlak) en nr. 6. De zienswijze van reclamant wordt om gelijke redenen ongegrond geacht.

Conclusie: *Uit voorgaande overwegingen volgt dat het college de zienswijze ongegrond verklaart.*

10. 2014.330 Verkeerscommissie Archipel & Willemspark

Namens de Verkeerscommissie Archipel & Willemspark hebben [REDACTED] de volgende zienswijze ingediend (geciteerd):

“Betreft zienswijze op Ontwerp Bestemmingsplan Archipelbuurt e.o.; Onderwerp: verkeer

Overwegend dat in het Ontwerp Bestemmingsplan met name passages met betrekking tot de Laan Copes van Cattenburch en de Burgemeester Patijnlaan strijdig zijn met de vastgestelde tekst, betreffende Laan Copes van Cattenburch en Burgemeester Patijnlaan, in de Haagse Nota Mobiliteit.

Onderbouwing Zienswijze

Ter onderbouwing van de Zienswijze eerst een aantal relevante passages uit het Ontwerp Bestemmingsplan:

1 In het Ontwerp Bestemmingsplan hoofdstuk 3.6.2 (p. 39) Gemeentelijk Beleid wordt gesteld: Het gemobiliseerde verkeer wil de gemeente zoveel mogelijk ordenen en concentreren op een stelsel van een goed ingepaste stedelijke en regionale hoofdwegen (zie kaart "Hoofdstructuur wegverkeer") uit de Haagse Nota Mobiliteit (p. 104). En even verderop, De stedelijke en regionale hoofdwegen hebben de bestemming Hoofdverkeersweg.

2 In het Ontwerp Bestemmingsplan hoofdstuk 5.4.1 (p. 74) Bestemmingsregels wordt gesteld: Artikel 16 Verkeer -Hoofdverkeersweg. Hoofdverkeerswegen bestaan uit rijbanen voor het gemotoriseerde verkeer op doorgaande hoofdroutes in hoofdzaak ten behoeve van de algehele ontsluiting van wijken en grote delen van de stad en de verbinding met rijks- en andere invalswegen. Binnen het plangebied betreft dit Laan Copes van Cattenburch en Burgemeester Patijnlaan.

3. In het ontwerp Bestemmingsplan in het hoofdstuk 1 Inleidende regels, onder artikel 1 Begrippen, 1.54 (p. 160) Hoofdverkeerswegen: rijbanen voor het gemotoriseerde verkeer op doorgaande hoofdroutes in hoofdzaak ten behoeve van de algemene ontsluiting van wijken en grote delen van de stad en de verbinding met rijks-en andere invalswegen.

4. In het ontwerp Bestemmingsplan in het hoofdstuk 1 Inleidende regels, onder artikel 1 Begrippen, 1.97 (p. 165) Verkeer-Straat met doorgaande rijbaan: doorgaande rijbanen voor verkeer in hoofdzaak ten behoeve van wijken en buurten

5. In het ontwerp Bestemmingsplan in het hoofdstuk 1 Inleidende regels, onder artikel 16 (p. 188) Verkeer-Hoofdverkeersweg, 16.1 sub a Bestemmingsomschrijving: De voor Verkeer-Hoofdverkeersweg aangenomen gronden zijn bestemd voor: wegen voor ontsluiting voor de wijk en stad.

Overwegende dat in de Haagse Nota Mobiliteit ("HNM") het verkeersbeleid is vastgesteld en dat:

1. Op pagina 104 (bijlage 1) de Hoofdstructuur Wegverkeer in kaart is gebracht en dat daarin Laan Copes van Cattenburch, Burgemeester Patijnlaan en Javastraat als "wijkontsluitingsweg" zijn aangeduid.

2. Op pagina 115 in hoofdstuk 7.3.4 Voltrokken en verbeteren van stedelijke hoofdwegen wordt gesteld:

Stedelijke hoofdwegen moeten zich duidelijker onderscheiden van de wijkontsluitingswegen. Hierbij geldt als uitgangspunt dat kruispunten zoveel mogelijk op maaiveld worden vormgegeven en beschikken over voldoende capaciteit voor een vlotte verkeersafwikkeling. Fietsroutes langs stedelijke hoofdwegen zijn uitgevoerd als vrijliggende fietspaden en het langsparkeren wordt zoveel mogelijk beperkt.

3. Op pagina 117 en 118 wordt de basisfunctie van de Centrumring en VCP gedefinieerd:

Centrumring en verkeerscirculatieplan

Deze ring van wegen ligt rond het stadscentrum. De basisfunctie van de Centrumring is het verdelen van het verkeer met een herkomst of bestemming in het centrum over de beschikbare toegangen tot het centrum.

Daarnaast vormen grote delen van de Centrumring ook onderdeel van een stedelijke hoofdweg en leiden het stedelijke verkeer om het centrum heen. Voor de delen van de Centrumring die onderdeel uitmaken van een stedelijke hoofdweg geldt een kwaliteitseis van 20 tot 25 km/u.

Aan de zeezijde van de binnenstad is er sprake van verschillende parallelle routes. Denk aan de Johan de Wittlaan/Prof B.M. Teldersweg, de Laan Copes van Cattenburch/Carnegielaan, de Laan van

Meerdervoort/Javastraat en de Dr. Kuiperstraat/Mauritskade. Hier is ontvlechting gewenst van het verkeer met bestemming centrum en het doorgaande verkeer. De Johan de Wittlaan en de Prof B.M. Teldersweg krijgen daarbij een functie voor het doorgaande verkeer ten opzichte van het centrum. De Laan Copes van Cattenburch/Carnegielaan behoudt een functie als Centrumring voor het verkeer met bestemming aan de noordzijde van het centrum. De Laan van Meerdervoort/Javastraat en de Mauritskade behouden een aanvullende functie voor verkeer met een bestemming in het centrum. Deze wegen hebben dan niet langer een functie voor het doorgaande verkeer.

Zienswijze

Naar de mening van de Verkeerscommissie Archipelbuurt & Willemspark voldoet het Ontwerp-bestemmingsplan Archipelbuurt niet aan het vastgestelde beleid zoals verwoord in de HNM. Elk ontwerp-bestemmingsplan moet voldoen aan het vastgestelde beleid. Hierbij komt dat door de gemeente gesteld wordt dat het Ontwerp-bestemmingsplan Archipelbuurt een conserverend plan is, waarbij het doel hoofdzakelijk is het vastleggen van de bestaande ruimtelijke structuur en een actueel juridisch-planologisch kader te bieden. De bestaande situatie zou daarbij het vertrekpunt vormen.

Naar de mening van de Verkeerscommissie Archipelbuurt & Willemspark voldoet het Ontwerp-bestemmingsplan Archipelbuurt niet aan het vastgestelde beleid zoals verwoord in de HNM omdat een aantal wegen een geheel andere status en functie krijgen dan in de HNM aangegeven.

Meer concreet zijn de afwijkingen van vastgesteld beleid (HNM) in het Ontwerp-bestemmingsplan Archipelbuurt de volgende:

a) In de HNM (p. 104) staan de Laan Copes van Cattenburch en Burgemeester Patijnlaan aangegeven als wijkontsluitingsweg, als onderdeel van Centrumring. Dit schept dus niet de ruimte om in het Ontwerp-bestemmingsplan (p. 39) deze wegen nu te bestempelen als stedelijke en regionale hoofdwegen, met de bestemming "Hoofdverkeersweg".

b) De consequentie van status en functie "Hoofdverkeerswegen" is dat "Hoofdverkeerswegen" in hoofdzaak ten behoeve van de algehele ontsluiting van wijken en grote delen van de stad en de verbinding met rijks- en andere invalswegen de bestemd zijn. Dit resulteert in een belangrijke verandering van het vastgesteld beleid. Uit de HNM pagina 117 en 118 (zie ons citaat onder 3 hierboven) blijkt dat een geheel ander beleid is vastgesteld, namelijk dat de Laan Copes van Cattenburch/Carnegielaan een functie behoudt als Centrumring voor het verkeer met bestemming aan de noordzijde van het centrum. Deze wegen hebben dan niet langer een functie voor het doorgaande verkeer. Bedoeling van het vastgesteld beleid was dat de Laan Copes van Cattenburch en de Burgemeester Patijnlaan wel de functie van Centrumring zou behouden, maar met de uitdrukkelijke beperking dat deze alleen voor verkeer bestemd zou zijn voor het verkeer met bestemming noordzijde van het Centrum. In ieder geval niet voor doorgaand verkeer richting Statenkwartier, Duinoord, Reva, Vogelwijk, Bomenbuurt, Vruchtenbuurt, etc.

c) In het HNM (p. 115) staat bepaald dat Stedelijke hoofdwegen voldoende capaciteit moeten hebben. De werkelijke toestand toont aan dat de capaciteit van de Laan Copes van Cattenburch plus Burgemeester Patijnlaan onvoldoende is om het huidige doorgaande verkeer te verwerken.

Wij verzoeken u derhalve om het Ontwerp-bestemmingsplan zodanig aan te passen dat - conform het vastgesteld beleid zoals verwoord in de HNM - de bestemming van de Laan Copes van Cattenburch en de Burgemeester

Patijnlaan Verkeer-Straat (Regels Hoofdstuk 2, artikel 17) wordt. En niet de bestemming Verkeer-Hoofdverkeersweg (Regels Hoofdstuk 2, artikel 16), zoals nu in het ontwerp is gesteld.”

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

De uitleg, welke door reclamant wordt gegeven aan de Haagse Nota Mobiliteit (HNM) wordt niet onderschreven en berust op een verkeerde lezing van het Haagse verkeersbeleid om de volgende redenen.

De Laan Copes van Cattenburch en Burgemeester Patijnlaan maken onderdeel uit van het stelsel van wegen welke genoemd zijn in de HNM. Voor alle duidelijkheid wordt hierbij verwezen naar paragraaf 3.6.2 van de toelichting en de daarin onder het kopje autoverkeer opgenomen afbeelding van de Hoofdstructuur wegverkeer. Uit de afbeelding komt naar voren dat de wegen onderdeel uitmaken van de centrumring.

De bestemming “Verkeer-Hoofdverkeersweg” geeft een kader voor de inrichting van een weg maar is niet leidend voor de functie van een weg in het verkeersnetwerk. Daarvoor is immers niet alleen de inrichting van een enkel wegvak van belang maar ook de verkeerscirculatie en de inrichting en het functioneren van de verkeersinfrastructuur in een groter gebied. De HNM is het kader waarmee de gemeente stuurt op de verkeerscirculatie in een groter gebied. Daarbij is in de HNM een onderscheid gemaakt naar stedelijke hoofdwegen en wijkontsluitingswegen. Een dergelijk onderscheid is in bestemmingsplannen niet opgenomen.

De bestemmingsomschrijving van artikel 16 (“Verkeer-Hoofdverkeersweg”) bevat na “wegen” de toevoeging “met een ontsluitingsfunctie voor de wijk en stad”. Deze omschrijving sluit aan op de visie die in de HNM is opgenomen voor de Laan Copes van Cattenburch en Burgemeester Patijnlaan, namelijk zijnde wijkontsluitingswegen.

Niet onderschreven wordt dat deze bestemming een functie als route voor doorgaand verkeer op stedelijk niveau mogelijk zou maken, los van andere ingrepen in de verkeersstructuur in de ruime omgeving van de Laan Copes van Cattenburch en Burgemeester Patijnlaan. De bestemming “Verkeer-Hoofdverkeersweg” heeft geen ander doel dan een inrichting die een goede en veilige verkeersafwikkeling waarborgt en onderscheid zich feitelijk slechts van “Verkeer Straat” door het niet toestaan van elementen zoals laad- en losplaatsen en terrassen.

Concluderend wordt opgemerkt, dat in Haagse bestemmingsplannen aan dit type (ontsluitings)wegen de bestemming “Verkeer-Hoofdverkeersweg” wordt gegeven en dat dit per bestemmingsplan nader wordt beschreven in de toelichting. Zo is ook in de beheerverordening Willemspark e.o. (vastgesteld 13 juni 2013) -het aangrenzende plangebied, waarbij zoals gebruikelijk de grens op het midden van de weg is gelegd- aan het deel van de Burgemeester Patijnlaan, welke in deze beheerverordening valt, de bestemming “Verkeer-Hoofdverkeersweg” gegeven. Overigens heeft reclamant destijds geen inspraakreactie ingediend. Er zijn met betrekking tot het voorliggende bestemmingsplan geen gegronde argumenten aangevoerd op grond waarvan een andere bestemming dan “Verkeer-Hoofdverkeersweg” zou moeten worden gegeven aan de Burgemeester Patijnlaan en Laan Copes van Cattenburch.

Conclusie: *Uit voorgaande overwegingen volgt dat het college de zienswijze ongegrond verklaart.*

11. 2014.331

hebben de volgende zienswijze ingediend (geciteerd):

“Bij deze willen wij een zienswijze indienen op het concept bestemmingsplan Archipelbuurt e.o. over het mogen plaatsen van een opbouw op het pand Delistraat 2A. Wij hebben een koopcontract afgesloten over dit pand, waarbij de oplevering 1 augustus 2014 is.

In het concept bestemmingsplan Archipelbuurt e.o. wordt in de toelichting sectie 5.2.3 invulling gegeven aan extra bouwlagen / dakopbouwen, waarbij de stedenbouwkundige aspecten die een rol spelen worden vermeld. De Gemeente heeft in nagenoeg alle straten een afweging gemaakt of een dakopbouw past binnen die aspecten in sectie 5.2.3.3 Daarin staat over de Delistraat: “...worden géén dakopbouwen toegestaan in onder meer de ... Delistraat en op de hoeken met de Lombokstraat gezien vanuit de ensemblewerking, de karakteristieke bebouwing, het straatprofiel met aan de overzijde van de bebouwing een fors groengebied met recreatieve betekenis voor deze buurt en de bebouwing van eengezinswoningen in drie bouwlagen met kaplagen” (dus 4 woonlagen in totaal).

Op het pand Delistraat 2A echter staat in het ontwerp-bestemmingsplan niets vermeld. Het gaat hier over een uitzondering. Dit pand staat in tegenstelling tot de overige panden in de Archipelbuurt juist solitair, op een binnenterrein, heeft slechts 2 woonlagen, en ligt circa 15 meter van de straat, en hiervoor geldt dus niet de redenering zoals opgenomen in de toelichting van het concept bestemmingsplan om dakopbouwen niet toe te staan in de rest van de Delistraat.

Wij hebben inmiddels een gerenommeerd architectenbureau, Braaksma&Roos, in de arm genomen, en zijn met hun tot een ontwerp gekomen voor een dakopbouw met beperkte uitbouw, dat vanuit architectonisch en stedenbouwkundig oogpunt op alle toetsingscriteria positief zou scoren. Een illustratie is toegevoegd als bijlage. In feite is er geen sprake meer van een dakopbouw als zodanig, maar van een totaal nieuw ensemble, een nieuwe eenheid die zich in bouwmassa en architectuur in een open/transparante uitstraling beter verhoudt tot de omgeving dan in de bestaande situatie. Met de beoogde architectuur wordt de kwaliteit van het binnengebied aanmerkelijk verbeterd!

Verder hebben de bewoners van het naastgelegen pand Delistraat 2 aangegeven geen bezwaar te hebben tegen een op/aanbouw, en hebben daarvoor een verklaring ondertekend, welke ook is toegevoegd als bijlage.

Wij willen u daarom vragen om in het bestemmingsplan een dakopbouw voor Delistraat 2A toe te staan.”

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

In het gehele plangebied is onderzoek verricht of het plaatsen van een dakopbouw op de bestaande bebouwing mogelijk is. De resultaten zijn verwoord in de plantoelichting in hoofdstuk 5.2.3.3.. Ook voor de Delistraat is dit onderzoek uitgevoerd maar, zoals reclamant aangeeft, alleen niet voor het perceel Delistraat 2A. Dit betreft een omissie. Om die reden is voor dit vrijliggende perceel alsnog een stedenbouwkundige afweging gemaakt. De conclusie is, dat een dakopbouw mogelijk is aangezien de huidige bebouwing van Delistraat 2A binnen het straatprofiel geen rol speelt in verband met de grote afstand van de bebouwing tot aan de straat, de hoogte van de omliggende bebouwing van drie bouwlagen met kap ten opzichte van de huidige platte tweelaagse bebouwing op het perceel en dat er geen afbreuk wordt gedaan aan de stedenbouwkundige samenhang in de straat en de bezonningssituatie ter plekke niet van invloed is op de omringende bebouwing. De uitbreiding van het bouwvolume heeft geen invloed op de parkeerdruk aangezien in het parkeren op het betreffende perceel al is voorzien.

Conclusie: Uit voorgaande overwegingen volgt dat het college de zienswijze gegrond verklaart.

Op de verbeelding wordt ter plaatse van het adres Delistraat 2A toegevoegd de bouwaanduiding “specifieke bouwaanduiding – dakopbouw”.

Hoofdstuk 5.2.3.3 van de toelichting, onder het kopje “Conclusie toegelaten dakopbouwen”, wordt aangevuld met de volgende tekst:

“In het plangebied wordt tevens een dakopbouw toegestaan ter plaatse van:

- Delistraat 2A

Voor dit adres geldt dat een dakopbouw mogelijk is aangezien de huidige bebouwing van Delistraat 2A binnen het straatprofiel geen rol speelt in verband met de grote afstand van de bebouwing tot aan de straat, de hoogte van de omliggende bebouwing van drie bouwlagen met kap ten opzichte van de huidige platte tweelaagse bebouwing op het perceel en dat er geen afbreuk wordt gedaan aan de stedenbouwkundige samenhang in de straat en de bezonningssituatie ter plekke niet van invloed is op de omringende bebouwing. De uitbreiding van het bouwvolume heeft geen invloed op de parkeerdruk aangezien in het parkeren op het betreffende perceel al is voorzien.”

12. 2014.332

heeft de volgende zienswijze ingediend (geciteerd):

“Zoals op de website van de gemeente Den Haag te lezen ligt er t/m 17 juli 2014 een ontwerp bestemmingsplan Archipelbuurt e.o. ter inzage. Nou ben ik sinds eind 2013 al bezig met een pand aan de Dr. Kuypersstraat 6, gelegen in dit bestemmingsplan, wat ik inmiddels ook heb gekocht met als doel om dit te ontwikkelen tot meerdere wooneenheden.

Al maanden ben ik in de weer met een architect om tekeningen te maken voor de nieuwe situatie. De architect heeft hier aan aanvraag onlangs voor ingediend maar attendeerde mij deze week op het feit dat hij te horen had gekregen dat het nieuwe ontwerp ter inzage zou liggen. Pas deze week kon ik mij hier in verdiepen omdat ik dit eerder niet wist. Nou ben ik gelukkig net op tijd, maar ik maak een beetje zorgen over mijn aankoop.

In het nieuwe plan mag (volgens mijn architect) slechts één wooneenheid per bouwlaag worden gerealiseerd. Het pand wat ik heb aangekocht betreft vier bouwlagen van elke ongeveer 250 m2. Dat zou inhouden dat (bij een eventuele transformatie) dit alleen maar in maximaal 4 grote appartementen zou mogen worden opgedeeld.

Terwijl in het huidige bestemmingsplan deze ondergrens niet is aangegeven. Dit vind ik een zeer groot verschil. Niet alleen voor het pand dat ik heb aangekocht, maar ook in het algemeen. Er zou meer naar het specifieke pand gekeken moeten worden.

In mijn geval zou het (heb ik me laten vertellen) kunnen inhouden dat mijn ingediende plan (waarin meerdere wooneenheden worden gecreëerd per woonlaag) kan worden aangehouden totdat het nieuwe bestemmingsplan van kracht is. Als dat gebeurt dan is mijn aankoop waardeloos geworden voor de doeleinden waar ik het voor gekocht hebt.

NB Brief d.d. 15-07-2014: Dit is de reden dat ik bezwaar maak tegen het nieuwe bestemmingsplan.

NB Brief d.d. 15-07-2014: Dit is de reden dat het voor mij van groot belang zou zijn dat jullie inpassing in het nieuwe bestemmingsplan willen overwegen m.b.t. het bovenstaande. Ik ben uiteraard meer dan bereid om mijn plannen mondeling toe te lichten.

Ik hoop dat u mijn zienswijze kan meenemen in uw overleg en mij hierover kan informeren.”

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

Het pand Dr. Kuiperstraat 6 heeft in het bestemmingsplan uit 1982 de bestemming Kantoren en/of Woonbebouwing met bijbehorende tuinen (K/W) en is gedurende vele jaren volledig in gebruik geweest als kantoor. Blijkens de bestemmingsomschrijving uit 1982 zijn de gronden bestemd voor gebouwen ten behoeve van administratieve doeleinden en/of eengezinshuizen en/of meergezinshuizen. In het artikel is geen minimale bruto vloeroppervlakte per woning opgenomen, ook is geen nadere invulling opgenomen over meergezinshuizen (appartementen), maten dan wel aantallen. De wens van reclamant om het gebruik te transformeren naar wonen past binnen de voorschriften van het bestemmingsplan uit 1982, het beleid van de gemeente om de leegstand van kantoren terug te dringen en is in overeenstemming met het historische woonkarakter van de wijk.

In het onderhavige plan hebben de grote oude herenhuizen langs de drukke doorgaande wegen de bestemming “Gemengd-3” (artikel 6), dan wel “Gemengd-4” (artikel 7), gekregen. In de loop der jaren zijn veel van deze historische woonhuizen in gebruik genomen als kantoor, praktijkpand, ambassade etc., waardoor het woonkarakter van de wijk onder druk is komen te staan. Voorafgaand aan deze indeling is een gedetailleerde inventarisatie gemaakt van het gebruik van de panden. De panden langs eerder genoemde doorgaande wegen waar nu wonen de hoofdbestemming is, hebben de bestemming “Gemengd-4” gekregen. Bij die panden zijn uitsluitend op de begane grondlaag de functies dienstverlening, kantoor en maatschappelijk toegestaan. De panden waar een andere functie de hoofdbestemming is, hebben de bestemming “Gemengd-3” gekregen. Bij de als “Gemengd-3” bestemde gronden zijn de functies dienstverlening, kantoor, maatschappelijk en wonen toegestaan, zonder onderscheid in begane grondlaag, dan wel verdiepingen.

De aan het pand Dr. Kuiperstraat 6 gegeven bestemming is “Gemengd-4”. Geconstateerd wordt dit voor wat betreft dit kantoorpand een onjuiste bestemming is. De bestemming “Gemengd-4” ziet immers op panden, waarvan de hoofdbestemming wonen is, waarbij afwijkende functies als kantoor beperkt dienen te blijven tot de begane grondlaag, tenzij anders is aangegeven. Voor wat betreft Kuiperstraat 6 dient de bestemming derhalve op de verbeelding te worden gewijzigd in “Gemengd-3”, hetgeen recht doet aan bestaande rechten en gebruik.

Daarnaast wordt het volgende overwogen. In de artikelen 4.5.b, 5.5.b en 6.5.a. (bestemmingen “Gemengd-1”, “Gemengd-2” en “Gemengd-3”) is de volgende gelijkkluidende regel opgenomen: “bij gebruik voor wonen dient een woning minimaal een bouwlaag te beslaan, tenzij ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp van dit plan meer woningen per bouwlaag aanwezig waren. Deze meerdere woningen blijven in dat geval toegestaan” Voor wat betreft de stelling van reclamant, dat bij grote (voormalige) kantoorpanden als Dr. Kuiperstraat 6 de regeling dat een woning minimaal een bouwlaag dient te beslaan, te beperkend is indien men een dergelijk pand wenst te transformeren in woningen, kunnen wij hem daarin **ten dele** volgen.

Het stedelijke kantorenbeleid is er op gericht om het overaanbod in Den Haag en de regio te verminderen. Gezien de leegstandsproblematiek is transformatie van kantoren naar een andere functie als wonen op dit moment een reële en gewenste mogelijkheid, welke benut moet kunnen worden.

Dergelijke initiatieven worden van geval tot geval beoordeeld binnen de daarvoor geëigende wettelijke procedures en met de consultatie van de Welstands- en monumentencommissie. Het voorliggende bestemmingsplan is niet de weg om dergelijke transformaties in hun algemeenheid in te passen.

Geconstateerd wordt voor wat betreft het pand Dr. Kuiperstraat 6, dat de benodigde omgevingsvergunning in oktober 2014, voorafgaande aan de vaststelling van het bestemmingsplan, is verleend ten behoeve van de realisering van 24 appartementen na verbouwing.

Gezien het feit dat er bij het onderhavige bestemmingsplan geen sprake was van een aanhoudingsplicht, alsmede van het voor het adres Dr. Kuypersstraat 6 vergund zijn van meerdere woningen per bouwlaag ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan, leidt dit tot de conclusie dat voor de gelijkkluidende artikelen 4.5.b, 5.5.b, 6.5.a en 7.5.b (bestemmingen Gemengd-1 tot en met 4) een beperkte herformulering gepast is. Deze artikelen worden verduidelijkt door vast te stellen dat het aanwezig zijn van meer woningen per bouwlaag is toegestaan indien deze ten tijde van de vaststelling van dit plan rechtmatig aanwezig waren, dan wel vergund zijn. Daarmee wordt recht gedaan aan de vergunde situatie ter plaatse van Dr. Kuypersstraat 6, alsmede eventuele andere tussen de terinzagelegging en de vaststelling van het bestemmingsplan vergunde situaties.

~~Gelet op de regeling in het plan uit 1982, waarbij de gronden zijn bestemd voor administratieve doeleinden, een en/of meergezinshuizen, en binnen welk bestemmingsplan de door reclamant voorziene transformatie in appartementen past, wordt geconstateerd dat met de in de artikelen 4.5.b, 5.5.b en 6.5.a opgenomen regeling onvoldoende rekening is gehouden met bestaande rechten, het beleid om het overaanbod aan kantoren terug te dringen, alsmede de mogelijkheid om door transformatie het historische woonkarakter te versterken. Uit voorgaande overwegingen vloeit voort, dat de artikelen 4.5.b, 5.5.b en 6.5.a worden geschrapt, onder vernummering van de overige subleden.~~

~~Voor wat betreft de bestemming "Gemengd 4", waar een gelijke regel is opgenomen, ligt dit evenwel anders, omdat de hoofdbestemming van deze panden reeds wonen is kantoren en andere functies zijn beperkt tot de begane grond en specifiek in de regels (artikel 7.5.b) is opgenomen dat aanwezige meerdere woningen blijven toegestaan.~~

Conclusie: Uit voorgaande overwegingen volgt dat het college de zienswijze gegrond verklaart. Ter plaatse van het adres Dr. Kuypersstraat 6 en bijbehorende gronden wordt de bestemming gewijzigd in "Gemengd-3".

De gelijkkluidende artikelen 4.5.b, 5.5.b en 6.5.a **en 7.5.b** ("bij gebruik voor wonen dient een woning minimaal een bouwlaag te beslaan, tenzij ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp van dit plan meer woningen per bouwlaag aanwezig waren. Deze meerdere woningen blijven in dat geval toegestaan;") worden ~~geschrapt, onder vernummering van de overige subleden, hergeformuleerd tot:~~ **"bij gebruik voor wonen dient een woning minimaal een bouwlaag te beslaan, tenzij ten tijde van de vaststelling van dit plan meer woningen per bouwlaag rechtmatig aanwezig zijn, dan wel vergund waren. Deze meerdere woningen blijven in dat geval toegestaan;"**

13. 2014.334 Haags Monumentenplatform

Namens het Haags Monumentenplatform heeft de heer W.F. Vader de volgende zienswijze ingediend (geciteerd):

"Algemeen. Het Haags Monumentenplatform (HMP) gaf in het vooroverleg ex artikel 3.1.1 BRO een reactie op het voorontwerp van het bestemmingsplan Archipelbuurt e.o. Hoewel het nu ter inzage gelegde ontwerpbestemmingsplan in vergelijking met het voorontwerp aanmerkelijk is verbeterd, ziet het HMP zich genoodzaakt opnieuw te reageren, aangezien de kern van zijn bezwaar tegen het voorontwerp niet in het ontwerpbestemmingsplan is weggenomen.

De Archipelbuurt e.o. is een Rijksbeschermd stadsgezicht. Een bestemmingsplan voor een plangebied dat als beschermd stadsgezicht is aangemerkt, dient ingevolge de Monumentenwet inhoud te geven aan de bescherming en versterking van de schoonheid, de onderlinge ruimtelijke en structurele samenhang en de cultuurhistorische waarde van dat plangebied, zoals dat is aangegeven in de tekst van het betreffende aanwijzingsbesluit tot beschermd stadsgezicht. In zijn reactie op het voorontwerp stelt het HMP dat het beoogde bestemmingsplan tekortschiet in de bescherming van het betreffende stadsgezicht.

Het HMP handhaaft dit standpunt, al heeft het tot zijn genoegen vastgesteld dat het ontwerpbestemmingsplan dat thans ter inzage ligt in vergelijking met het eerder voorgelegde voorontwerp verbeteringen te zien geeft. In zijn reactie op de kritiek van het HMP op het voorontwerp van het bestemmingsplan Archipelbuurt e. o. ontkent de gemeente die kritiek, zonder -naar het oordeel van het HMP- die afdoende te weerleggen. Ik licht dit gaarne toe.

Doel van het bestemmingsplan Archipelbuurt e.o. volgens punt 1.2 van de Toelichting: "is hoofdzakelijk (cursivering door ondergetekende) het vastleggen van de bestaande ruimtelijke structuur en een actuele juridisch-planologisch kader te bieden. De bestaande situatie vormt daarbij het vertrekpunt (i. c. geen uitgangspunt, wfv). De karakteristieke waarden van het plangebied van beeld, bebouwing en functies worden behouden." Dit laatste gebeurt met dit ontwerpbestemmingsplan naar het oordeel van het HMP echter niet, want "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 zou daarbij moeten gaan om woonwensen en gebruiksvrijheden die wellicht in de toekomst kunnen opspelen, niet om een aantal nu reeds genomen projectbesluiten en verleende omgevingsvergunningen op grond van het vigerende bestemmingsplan. Niettemin stelt de gemeente in punt 5.2 van de Toelichting dat het nieuwe bestemmingsplan Archipelbuurt e.o. niet anders dan *overwegend* conserverend van aard kan zijn.*

Woonwensen en gebruiksvrijheden moeten worden beoordeeld door de Monumenten- en welstandcommissie die telkens na exegese van de tekst van het betreffende aanwijzingsbesluit tot beschermd stadsgezicht de redelijkheid moet wegen van een initiatief. De commissie wordt in het ontwerpbestemmingsplan echter geen criteria geboden waarop zij haar oordeel kan baseren, anders dan de subjectieve aanwijzing dat de oorspronkelijke waardevolle karakteristiek van een pand of ensemble niet mag worden aangetast. Of dat al dan niet het geval is, is onderworpen aan de smaak van de commissie.

Voor het bouwen binnen de dubbelbestemming Waarde-Cultuurhistorie dienen de cultuurhistorische waarden "*in acht te worden genomen*". De bouwregels laten echter ruimte voor interpretatie. Zo dient daar waar op de plankaart een goothoogte is aangegeven, een kap (niet de bestaande kap) in stand gehouden te worden. Dit betekent dat het instrumentarium van dit ontwerpbestemmingsplan ter bescherming van de typerende schilddaken tekortschiet en daardoor aan die schilddaken geen bescherming wordt geboden. Verder kan na de toekenning van een omgevingsvergunning worden afgeweken van de bestaande gevelindeling.

Onderstaande afbeelding toont aan waar dit toe kan leiden. Het betreft -als voorbeeld- een pand in de Sumatrastraat (164), waarvan kap en gevel aan woonwensen en gebruikseisen zijn aangepast. Evident is dat herhaling van een dergelijke ingreep onmogelijk bescherming van het bestaande straatbeeld kan betekenen. Op grond van het ontwerpbestemmingsplan is herhaling van een dergelijke ingreep echter zeer wel denkbaar. Het bestemmingsplan biedt *overwegend*, dus gedeeltelijk bescherming die voor het andere deel aan de luimen van huiseigenaren respectievelijk de inzichten van de Monumenten- en welstandscommissie wordt overgelaten. Of het ontwerpbestemmingsplan *voldoende* bescherming biedt -zoals de gemeente stelt- is een kwestie van bestuurlijke respectievelijk politieke afweging. Voor het HMP is 'voldoende' subjectief en daarom niet genoeg.



Sumatrastraat 162 t/m 168

Dakopbouw. Het plangebied Archipelbuurt kent een dominante woonfunctie met een hoge bebouwingsdichtheid van 7- tot 80 woningen per hectare. Het ligt daarom geenszins voor de hand het gebied bij de agenda voor de Haagse verdichting te betrekken. Zeer terecht wordt de mogelijkheid tot het 'optoppen' van woningen tot een minimum beperkt. Het ontwerpbestemmingsplan staat slechts dakopbouwen toe in een klein deel van de Sumatrastraat. Het HMP wijst er echter op dat uitbreiding van een kapverdieping door tweezijdige uitbouw, zoals bij Sumatrastraat 164 is gebeurd, een vorm van een dakopbouw is die ook buiten de Sumatrastraat kan worden toegepast ten koste van karakteristieke daklandschap dat nu juist moet worden beschermd.

De beperking die het ontwerp bestemmingsplan in de Sumatrastraat aangeeft, betreft twee ensembles van portiekwoningen met daartussen een -later gebouwd- appartementengebouw. Op dit appartementengebouw zijn inmiddels twee dakopbouwen gerealiseerd. Zie onderstaande afbeelding. Hoewel de twee ensembles niet van hoge architectonische waarde zijn, maar ontegenzeggelijk een eigen charme hebben, zou het HMP ontsierende dakopbouwen op deze ensembles betreuren. Het HMP pleit er daarom voor, nu er van een bijdrage aan de agenda voor de Haagse verdichting nauwelijks sprake is, elke vorm van dakopbouw in het plangebied geheel te verbieden en het ontwerpbestemmingsplan op dit punt aan te passen. Daarmee wordt dan tevens de mogelijke aantasting van het daklandschap, zoals in de vorige alinea bedoeld, vermeden.



Sumatrastraat 3 t/m 85

Woningsplitsing. Den Haag, met zijn vele internationale instituten en bedrijven, heeft een nijpend tekort aan gezinswoningen van hoge kwaliteit. De Archipelbuurt e.o. bevat daarvan een groot aantal. Gelet op de schaarste aan kwalitatieve gezinswoningen kan het niet in het belang van de stad zijn om splitsing van herenhuizen (met bestemming Wonen-1) tot kleine (één-etage) appartementen mogelijk te maken. Helaas doet dit ontwerpbestemmingsplan dat wel met een beroep op de gebruiksvrijheden van huiseigenaren. Het HMP pleit ervoor -in het algemeen belang- in het plangebied geen (verdere) woningsplitsing van dit soort herenhuizen toe te staan en het ontwerpbestemmingsplan op dit punt aan te passen.”

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

Algemeen

De opvattingen van reclamant wordt niet onderschreven. Reeds in het vooroverleg is richting reclamant het volgende met betrekking tot het rijksbeschermd stadsgezicht aangegeven (toelichting onder paragraaf 7.1).

De waarden die met de aanwijzing tot rijksbeschermd stadsgezicht dienen te worden beschermd, vormen een belangrijk uitgangspunt bij het opstellen van het bestemmingsplan en worden door de gemeente volledig onderschreven. De te beschermen waarden zijn -anders dan gesuggereerd door het Haags Monumentenplatform- voldoende gewaarborgd. Ook de Raad van State heeft met betrekking tot het rijksbeschermd stadsgezicht en te beschermen waarden de wijze van opstellen door de gemeente Den Haag van bestemmingsplannen onderschreven. In het onderhavige plan is het bestaande patroon van straten, stegen, open ruimtes, water en groen in het plangebied op de verbeelding weergegeven, waarbij de bescherming daarvan, door toekenning van de daarbij behorende bestemmingen wordt gewaarborgd. Het bestemmingsplan is overwegend conserverend van aard en is niet gericht op het mogelijk maken van grote of ingrijpende ontwikkelingen. In de bescherming van het stadsgezicht is voorzien door, na inventarisatie daarvan, de (goet- en/of bouw)hoogtes van de bebouwing en het bouwvlak per pand op de verbeelding weer te geven. Tevens geldt volgens de planregels dat gebouwen zich in principe moeten bevinden binnen het weergegeven bouwvlak en de hoogte van gebouwen niet meer mag bedragen dan op de verbeelding is weergegeven. Bovendien heeft in 2013 een actualisatie van karakteristieke panden en ensembles plaatsgevonden, waarvan de gevelindeling ingevolge artikel 27.2 onder f, van de planregels bij ver- of herbouw gehandhaafd dient te worden. Daarnaast brengen de voorwaarden, die in artikel 27.2 onder a, van de planregels worden gesteld, met zich mee, dat bij de activiteit bouwen de cultuurhistorische waarden in acht dienen te worden genomen en een advies van een commissie als bedoeld in artikel 1, lid 9, van de Monumentenverordening Den Haag noodzakelijk is. Deze toetsing aan artikel 27 is niet facultatief, maar verplicht. De toelichting op het aanwijzingsbesluit, dat als bijlage 2 bij de regels van het plan is opgenomen, is leidend. De aanwijzing tot beschermd stadsgezicht maakt integraal onderdeel uit van de regels van het bestemmingsplan. Dit betekent dat alle aspecten van het beschermd stadsgezicht bij toetsing aan het bestemmingsplan in ogenschouw moeten worden genomen.

Aanvullend op deze eerdere reactie wordt het volgende aangegeven.

De Raad van State heeft in haar jurisprudentie aangegeven, dat uit de Monumentenwet 1988 niet volgt dat in een bestemmingsplan dat wordt vastgesteld ter bescherming van het beschermde stadsgezicht,

dit stadsgezicht dient te worden bevroren in de toestand waarin het zich bevindt. Ook nu brengen de voorwaarden die in artikel 27 ("Waarde-Cultuurhistorie") van de planregels worden gesteld, ondersteund met de in Bijlage 4 van de regels opgenomen lijst van karakteristieke panden en ensembles, met zich mee dat steeds een afweging van de betrokken belangen dient plaats te vinden en advies van de welstands- en monumentencommissie verplicht is. Daarnaast is in dit artikel een aanlegvergunningstelsel opgenomen, welke als passend in deze omgeving wordt gezien. De bescherming van de waarden die met de aanwijzing tot beschermd stadsgezicht beschermd dienen te worden zijn op deze wijze afdoende gewaarborgd. Dat het plan een overwegend conserverend karakter heeft, noopt niet tot het opnemen van bouwregels die volledig overeenkomen met de desbetreffende voorschriften van het bestemmingsplan uit 1982, dan wel dat geen acht zou kunnen worden geslagen op de woonwensen en gebruiksvrijheden van bewoners.

Het oordeel van reclamant dat beslissingen van de Monumenten- en welstandscommissie afhankelijk zou zijn van smaak van de commissie is een persoonlijke opvatting van reclamant en doet geen recht aan het feit dat in de Haagse Welstandsnota welstandscriteria zijn neergelegd om te bepalen of een bouwaanvraag voldoet aan de redelijke eisen van welstand. Een bestemmingsplan regelt daarentegen ruimtelijk beleid en geeft de planologische voorschriften met betrekking tot bepaalde functies, zoals woningbouw, tuinen, winkels etc. Een bestemmingsplan kan tevens voorschriften geven voor het behoud van bijzondere cultuurhistorische of archeologische waarden, zoals ook in het onderhavige plan is gebeurd. Een bestemmingsplan bevat naar haar aard echter geen welstandscriteria, zoals aanwijzingen voor het uiterlijk van bouwwerken en aard van de architectuur.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt om voornoemde redenen ongegrond geacht.

Dakopbouwen

Verwezen wordt ten aanzien van dit punt naar de beantwoording van de zienswijze van de Stichting Bewonersorganisatie Archipel & Willemspark (reclamant nr.7). Dit onderdeel van de zienswijze wordt om eendere redenen ongegrond geacht.

Woningsplitsing

Voor zover reclamant van mening is dat in het bestemmingsplan, bij de bestemming "Wonen-1", de mogelijkheid tot verdeling van herenhuizen in eenlaagse woningen dient te worden verboden, wordt allereerst vastgesteld dat ook in het bestemmingsplan uit 1982 splitsing mogelijk was binnen de woonbestemming. Naar aanleiding van de vooroverlegreactie van de Stichting Bewonersorganisatie Archipel/Willemspark is –zoals opgenomen in de toelichting onder hoofdstuk 7- overwogen dat in het geval van dit bestemmingsplangebied en Rijksbeschermd stadsgezicht op grond van ruimtelijk relevante overwegingen aanleiding bestaat om een specifieke regeling voor woningsplitsing met afwijkingsmogelijkheid op te nemen. Dit heeft geleid tot de regeling zoals deze nu in het bestemmingsplan is opgenomen. Daarbij is het minimum vloeroppervlak van de zelfstandige woningen, die als gevolg van splitsing ontstaan, voor dit bestemmingsplan uitgedrukt in een bouwlaag in plaats van de voorheen gebruikte vierkante meters. Ook is bepaald dat afwijken van het verbod op woningsplitsing slechts mogelijk is indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het woon- en leefmilieu, de parkeersituatie en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden. Met deze, met voorwaarden onderbouwde, regeling zijn de belangen van de omgeving met voldoende waarborgen omkleed om overlast te voorkomen. Gelet op de voorheen bestaande mogelijkheden, de behoefte die kan bestaan of ontstaan naar een mogelijkheid tot splitsing en het gemeentelijke beleid op dit punt, wordt een volledig verbod, zoals gevraagd door reclamant- niet planologisch aanvaardbaar geacht.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt om voornoemde redenen ongegrond geacht.

Conclusie: *Uit voorgaande overwegingen volgt dat het college de zienswijze ongegrond verklaart.*

ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Het voorliggende bestemmingsplan vormt in hoofdzaak een nieuw juridisch-planologisch kader voor een bestaande situatie. De regeling gaat in hoofdzaak uit van consolidatie van de bestaande situatie. Het bestemmingsplan is daarmee economisch uitvoerbaar. Daarnaast bevat het bestemmingsplan een

paar mogelijke ontwikkelingen. Hiervoor is beoordeeld of er sprake is van een bouwplan als bedoeld in art.6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening.

Als bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, eerste lid, van de wet, wordt aangewezen een bouwplan voor:

- de bouw van een of meer woningen;
- de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen;
- de uitbreiding van een gebouw met ten minste 1.000 m² bruto vloeroppervlakte met één of meer woningen;
- de verbouwing van een of meer aangesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits tenminste 10 woningen worden gerealiseerd;
- de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen, die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1.500 m² bruto vloeroppervlakte bedraagt;
- de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1.000 m².

Afdeling 6.2 Grondexploitatie, Artikel 6.2.1 Bro

Indien sprake is van een bouwplan zoals bedoeld in art. 6.12 Wro is de gemeente verplicht een exploitatieplan op te stellen, tenzij kostenverhaal anderszins verzekerd is. Dit kan via:

- een gemeentelijke grondexploitatie, waarbij sprake moet zijn van gemeentelijke gronduitgifte;
- meerwaardesuppletie via de erfpachtcanon;
- een anterieure overeenkomst met de eigenaar over de ontwikkeling.

In het plan zijn geen bouwplannen als bedoeld in artikel 6.12, eerste lid, van de Wro, opgenomen. In relatie tot bovengenoemde wetgeving wordt opgemerkt, dat er in dat geval geen verplichting bestaat tot kostenverhaal omdat ontwikkelingsmogelijkheden binnen het bestemmingsplan, niet worden aangemerkt als bouwplan als omschreven in art. 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening.

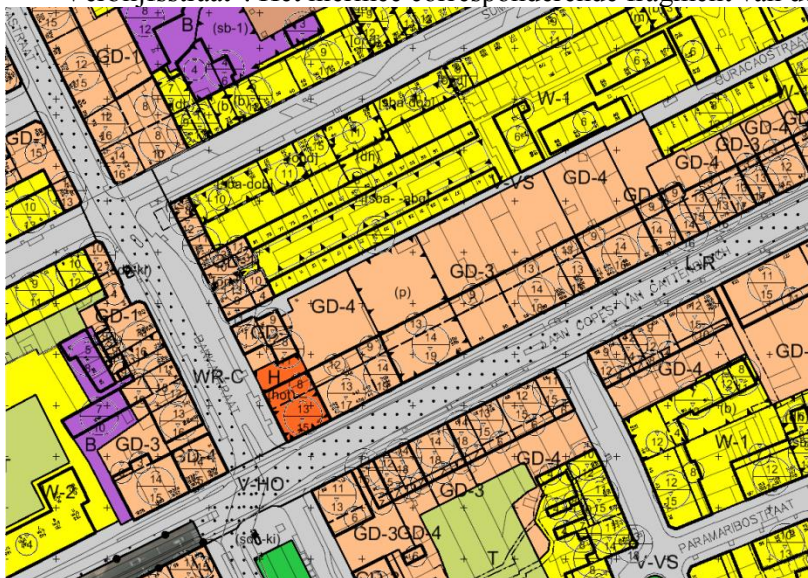
Uit voorgaande overwegingen volgt, dat afdeling 6.4 van de Wro niet aan de orde is en dat de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan in principe is verzekerd. Ten behoeve van dit bestemmingsplan zal derhalve geen exploitatieplan worden vastgesteld.

STAAT VAN WIJZIGINGEN

A. Ambtshalve wijzigingen

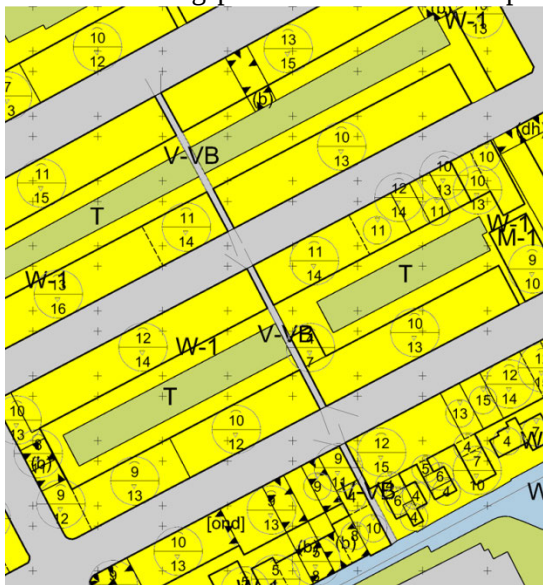
Verbeelding

- De bestemming van de Curaçaostraat wijzigen van “Verkeer-Verblijfsgebied” in “Verkeer-Verblijfsstraat”. Het hiermee corresponderende fragment van de verbeelding:

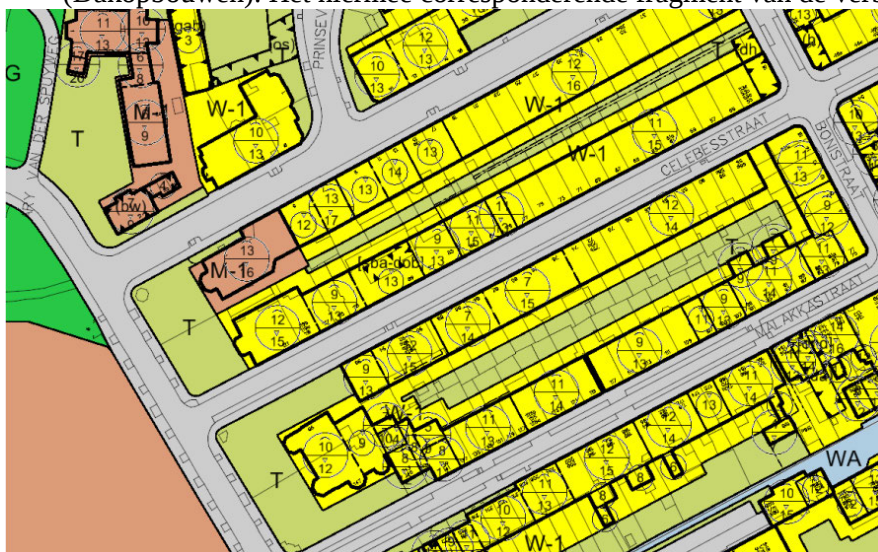


- Ter plaatse van de adressen Sumatrastraat 241, 246a, 264, 266, 328a en 334 de functieaanduiding “bedrijf” toevoegen overeenkomstig de feitelijke situatie;

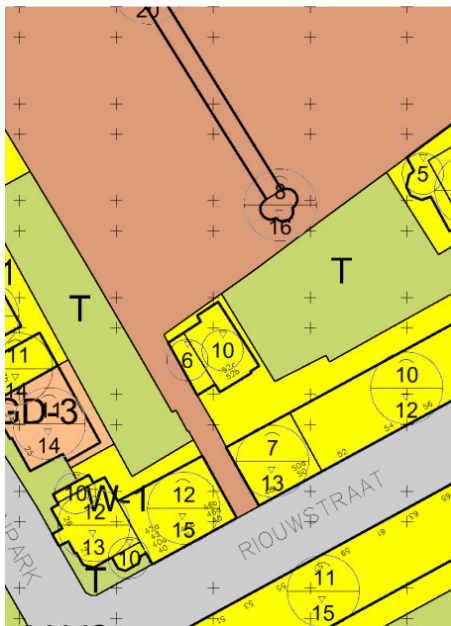
- Ter plaatse van het adres Sumatrastraat 164 de functieaanduiding “garage” toevoegen overeenkomstig de feitelijke situatie;
- Ter plaatse de adressen Sumatrastraat 205 en 328 de functieaanduiding “maatschappelijk” toevoegen overeenkomstig de feitelijke situatie;
- Ter plaatse van het adres Sumatrastraat 160 de functieaanduiding “detailhandel” toevoegen overeenkomstig de feitelijke situatie;
- Ter plaatse van de adressen Sumatrastraat 226 en 244 de functieaanduiding “garagebox” toevoegen overeenkomstig de feitelijke situatie;
- Ter plaatse het adres Bankastraat 109 de functieaanduiding “dienstverlening” toevoegen overeenkomstig de feitelijke situatie;
- Drie verbindingstegen tussen woonblokken grenzend aan de Riouwstraat, Celebesstraat en Malakkastraat zijn abusievelijk als (woon)erf op de verbeelding ingetekend. Vanwege het openbare karakter welke deze verbindingstegen hebben wordt de bestemming ter plaatse gewijzigd van “Wonen-1” in “Verkeer-Verblijfsgebied” in overeenstemming met het voorgaande bestemmingsplan. Het hiermee corresponderende fragment van de verbeelding:



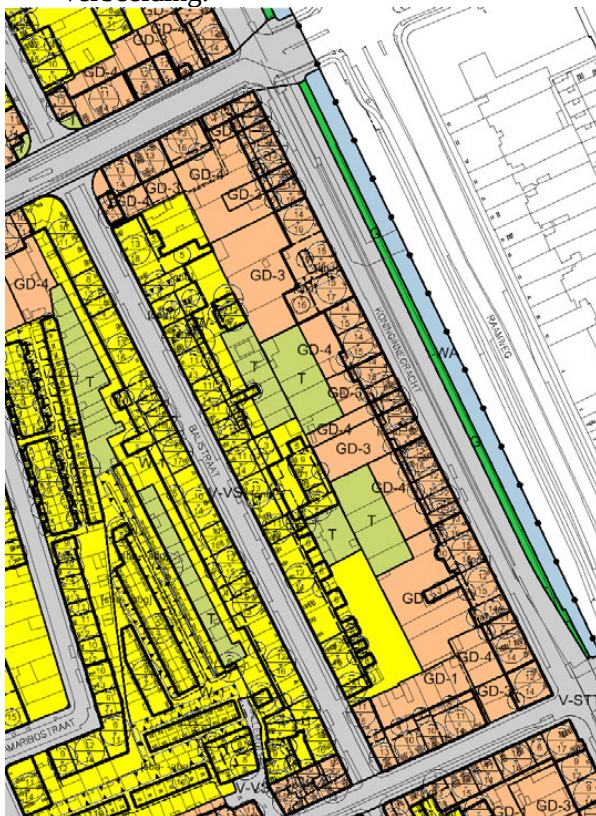
- Ter plaatse van het adres Celebesstraat 89 de bouwhoogte wijzigen en een bouwaanduiding “specifieke bouwaanduiding –dakopbouw” toevoegen. De ruimtelijke onderbouwing, die op deze wijziging betrekking heeft, wordt toegevoegd aan de toelichting, onder hoofdstuk 5.2.3.3 (Dakopbouwen). Het hiermee corresponderende fragment van de verbeelding:



- Ter plaatse van het adres Riouwstraat 52b de maximum bouwhoogte corrigeren van 9 naar 10 meter en van 3 naar 6 meter. Het hiermee corresponderende fragment van de verbeelding:



- Ter plaatse van het Hubertusviaduct dient daar waar de bestemming “Verkeer-Hoofdverkeersweg” geldt, tevens de functieaanduiding “specifieke vorm van verkeer-viaduct” te worden aangegeven;
- Gezien het belang van behoud van groene binnengebieden, en de kwaliteit van het gebied, wordt na heroverweging besloten aan een gedeelte van de achtergelegen erven van de Koninginnegracht alsnog de bestemming "Tuin" te geven. Het hiermee corresponderende fragment van de verbeelding:



- In dit plangebied is de trambaan langs de Scheveningseweg, waar deze is gelegen binnen de bestemmingen “Groen” en “Verkeer-Verblijfsstraat”, gelet op het specifieke karakter van deze bestemmingen, door middel van een functieaanduiding “openbaar vervoer” op de verbeelding weergegeven. Nadere overweging leidt echter tot de conclusie, dat het in het belang van de duidelijkheid is om alle trambanen op de verbeelding door middel van een functieaanduiding aan te geven, voor zover deze (ook) binnen de bestemming “Verkeer-Straat” zijn gelegen. De functieaanduiding maakt daarmee ook duidelijk dat er geen trambaan kan worden aangelegd in

straten zoals de Bankastraat. Alleen waar trambanen zijn gelegen binnen de bestemming “Verkeer-Hoofdverkeersweg” is, gelet op ontsluitende karakter van deze wegen waar openbaar vervoerstroken en -banen wezenlijk bij horen, een dergelijke functieaanduiding niet geëigend. De correctie ziet derhalve voor wat betreft het plangebied op twee trambanen, te weten de trambaan langs de Koninginnegracht en de trambaan langs het Vredespaleis en Scheveningseweg, beiden gelegen aan de randen van het gebied, waar deze liggen binnen de bestemming “Verkeer-Straat”. Voor wat betreft de Koninginnegracht zal de aanduiding “openbaar vervoer” op de verbeelding worden weergegeven vanaf de strook met bestemming “Groen”, en bij het bepalen van de breedte van de aanduiding op de verbeelding rekening worden gehouden met zowel de huidige trambaan, de bij een trambaan behorende voorzieningen, alsmede de toekomstige situatie, waarbij de trambaan circa 2 meter zal opschuiven.

Voor wat betreft de trambaan langs het Vredespaleis en de Scheveningseweg en zal de aanduiding “openbaar vervoer” op de verbeelding worden weergegeven overeenkomstig de bestaande situatie van de trambaan en daarbij behorende voorzieningen.

Deze conclusie leidt tot een aanpassing van zowel de verbeelding als de regels (artikel 17), zoals opgenomen in deze Staat van Wijzigingen.

Regels

- In artikel 1.64 (begripsbepaling kiosk) de woorden “horeca en/of” schrappen, daar dit in dit plangebied niet van toepassing is;
- Aan artikel 1 het volgende begrip als 1.97 toevoegen, onder vernummering van de volgende subleden: “de voor een dag of voor een bepaalde periode met een verkoopinrichting te koop aanbieden en/of verkopen van goederen en/of ter plekke bereide etenswaren, waarbij tenminste één bij die verkoop betrokken partijen zich op of aan de weg bevindt.”;
- In de artikelen 3.2.1, 4.2.1, 5.2.1 en 9.2.1 het woord “bebouwingsvlak” vervangen door “bouwvlak” gelijk de legenda van de verbeelding;
- In artikel 4.6 sub c na het woord “afgescheiden” het ontbrekende woord “zijn” toevoegen;
- Artikel 17.1 sub c (“openbaar vervoerstroken en –banen”) schrappen onder vernummering van de overige subleden.
- Als artikel 17.1 sub k de volgende functieaanduiding toevoegen: ““openbaar vervoer” zijn ten behoeve van het openbaar vervoer vervoerstroken en –banen toegestaan;”;
- Als artikel 17.2.2 sub f toevoegen: “ter plaatse van de aanduiding “openbaar vervoer” zijn ten behoeve van het openbaar vervoer openbaar vervoerstroken en –banen met bijbehorende voorzieningen toegestaan.”;
- In artikel 21.1 sub l het woord “kinderopvang,” schrappen als zijnde niet van toepassing;
- In artikel 25.1 na het woord “drinkwaterleiding” de woorden “van 500 mm en meer” toevoegen ter verduidelijking van de omvang van de leidingen;
- Artikel 27.2 sub c schrappen als zijnde niet van toepassing, onder vernummering van de overige subleden;
- Aan artikel 30 (“Algemene gebruiksregels”) als sub f toevoegen: “Straathandel is met inachtneming van het gestelde in de Straathandelsverordening toegestaan.”;
- ***Redactionele correctie: de subleden van artikel 31.2 zijn onjuist genummerd, sub h tot en met sub j wordt vernummerd sub a tot en met sub c;***
- Artikel 31.1 sub f (bouwwerken voor ambulante handel en kiosken met een maximale bouwhoogte van 3,5 meter en een maximaal bruto-vloeroppervlak tot 15 m²;) schrappen wegens overbodigheid, onder vernummering van de overige subleden;
- Met ingang van 1 november 2014 zijn de landelijke regels met betrekking tot vergunningvrij bouwen gewijzigd, welke direct van invloed zijn op het onderhavige plangebied. Vanaf deze datum mag in beschermd stadsgezicht zoals de Archipelbuurt e.o. alleen nog vergunningvrij kan worden gebouwd in niet naar openbaar toegankelijk gebied gekeerde achtererfgedeelten die zijn gelegen achter een hoofdgebouw en uitsluitend voor zover voldaan wordt aan het bestemmingsplan. Met deze aanpassing van de landelijke regelgeving wordt recht gedaan aan de waarde van rijksbeschermd stadsgezichten. Vastgesteld wordt dat vanaf 1 november 2014 in het plangebied voor de Archipelbuurt e.o. niet (meer) gesproken kan worden van ongewenste vergunningvrije mogelijkheden. Daarnaast wordt ook vastgesteld dat als gevolg van de wetswijziging het voorliggende ontwerpplan geen (beperkte) mogelijkheden (meer) biedt tot het

bouwen van een bijgebouw als een schuur buiten het bouwvlak. Dergelijke mogelijkheden bestonden wel in het voorgaande bestemmingsplan. Daar het niet in de rede ligt dit plangebied te bevriezen in al haar mogelijkheden als gevolg van de wetswijziging, wordt voldoende grond gezien om ambtshalve te besluiten tot het opnemen van een op het gebied toegespitste regeling voor bijgebouwen.

Met het opnemen van deze regeling wordt recht gedaan aan zowel de waarde van het rijksbeschermd stadsgezicht Archipelbuurt/Willemspark II, het belang van open binnengebieden en tuinen in historische omgeving, het belang van de waterhuishouding door het tegengaan van ongewenste verstening, alsmede het bewoners- en ondernemersbelang bij een (beperkte) bijgebouwenregeling. De regeling ziet op de volgende artikelen: artikel 4 tot en met 7 (“Gemengd-1”, “Gemengd-2”, “Gemengd-3” en “Gemengd-4”), artikel 10 (“Kantoor”), artikel 11 (“Maatschappelijk-1”), artikel 21 (“Wonen-1”) en artikel 23 (“Wonen-3”). Aan genoemde artikelen worden de volgende(sub) leden toegevoegd :

In artikel 4 (“Gemengd-1”) wordt toegevoegd aan artikel 4.4. (Afwijken van de bouwregels) na de eerste zin “Het bevoegd gezag kan afwijken toestaan van:”, onder vernummering van het andere sublid, artikel 4.4.a:

“lid 4.2.1.a ten behoeve van het realiseren van uitbreidingen van een gebouw en/of vrijstaande bijgebouwen bij een hoofdgebouw buiten het op de plankaart aangegeven bouwvlak, waarbij geldt dat:

1. uitbreidingen van een gebouw en/of vrijstaande bijgebouwen mogen uitsluitend bestaan uit bedrijfsgebouwen, garages, bergruimten, tuinhuisjes en soortgelijke in de bestemming passende gebouwen;
2. de totale oppervlakte van uitbreidingen mag niet meer bedragen dan 50% van de gronden die zijn gelegen op het achtererf buiten het op de plankaart aangegeven bouwvlak;
3. de bouwhoogte van een aan het hoofdgebouw gebouwde uitbreiding mag niet meer bedragen dan 0,30 meter boven de bovenkant van de scheidingsconstructie met de tweede bouwlaag van het hoofdgebouw;
4. de bouwhoogte van een vrijstaand bijgebouw niet meer mag bedragen dan 3 meter;
5. de afwijking mag niet leiden tot een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat van omwonenden.”

In artikel 5 (“Gemengd-2”) wordt toegevoegd aan artikel 5.4. (Afwijken van de bouwregels) na de eerste zin “Het bevoegd gezag kan afwijken toestaan van:”, onder vernummering van het andere sublid, artikel 5.4.a:

“lid 5.2.1.a ten behoeve van het realiseren van uitbreidingen van een gebouw en/of vrijstaande bijgebouwen bij een hoofdgebouw buiten het op de plankaart aangegeven bouwvlak, waarbij geldt dat:

1. uitbreidingen van een gebouw en/of vrijstaande bijgebouwen mogen uitsluitend bestaan uit bedrijfsgebouwen, garages, bergruimten, tuinhuisjes en soortgelijke in de bestemming passende gebouwen;
2. het gehele bijbehorende achtererf mag worden bebouwd;
3. de bouwhoogte van een aan het hoofdgebouw gebouwde uitbreiding mag niet meer bedragen dan 0,30 meter boven de bovenkant van de scheidingsconstructie met de tweede bouwlaag van het hoofdgebouw;
4. de bouwhoogte van een vrijstaand bijgebouw niet meer mag bedragen dan 3 meter;
5. de afwijking mag niet leiden tot een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat van omwonenden.”

In artikel 6 (“Gemengd-3”) worden toegevoegd aan artikel 6.2.1 (Bouwregels, gebouwen) als sub c en sub d, onder vernummering van de volgende subleden:

artikel 6.2.1.c: “bijgebouwen zijn buiten het op de plankaart aangegeven bouwvlak toegestaan op het achtererf met dien verstande dat:

1. bijgebouwen mogen uitsluitend bestaan uit garages, bergruimten, tuinhuisjes en soortgelijke in de bestemming passende gebouwen;
2. de bouwhoogte van bijgebouwen mag niet meer bedragen dan 3,50 meter;

3. de totale oppervlakte van bijgebouwen op het achtererf mag niet meer bedragen dan 15 m2 per **woning achtererf;**
alsmede,
artikel 6.2.1.d: “in afwijking van het bepaalde onder a en c, onder 1, mogen aan het hoofdgebouw gebouwde bijgebouwen ook dienen voor uitbreiding van het hoofdgebouw;”

In artikel 7 (“Gemengd-4”) worden toegevoegd aan artikel 7.2.1 (Bouwen, gebouwen) als sub c en sub d, onder vernummering van de volgende subleden:
artikel 7.2.1.c: “bijgebouwen zijn buiten het op de plankaart aangegeven bouwvlak toegestaan op het achtererf met dien verstande dat:
1. bijgebouwen mogen uitsluitend bestaan uit garages, bergruimten, tuinhuisjes en soortgelijke in de bestemming passende gebouwen;
2. de bouwhoogte van bijgebouwen mag niet meer bedragen dan 3,50 meter;
3. de totale oppervlakte van bijgebouwen op het achtererf mag niet meer bedragen dan 15 m2 per **woning achtererf;**
alsmede,
artikel 7.2.1.d: “in afwijking van het bepaalde onder a en c, onder 1, mogen aan het hoofdgebouw gebouwde bijgebouwen ook dienen voor uitbreiding van het hoofdgebouw;”

In artikel 10 (“Kantoor”) worden toegevoegd aan artikel 10.2.1 (Bouwen, gebouwen) als sub c en sub d, onder vernummering van de volgende leden:
artikel 10.2.1.c: “bijgebouwen zijn buiten het op de plankaart aangegeven bouwvlak toegestaan op het achtererf met dien verstande dat:
1. bijgebouwen mogen uitsluitend bestaan uit garages, bergruimten, tuinhuisjes en soortgelijke in de bestemming passende gebouwen;
2. de bouwhoogte van bijgebouwen mag niet meer bedragen dan 3,50 meter;
3. de totale oppervlakte van bijgebouwen op het achtererf mag niet meer bedragen dan 15 m2 per **woning achtererf;**
alsmede,
artikel 10.2.1.d: “in afwijking van het bepaalde onder a en c, onder 1, mogen aan het hoofdgebouw gebouwde bijgebouwen ook dienen voor uitbreiding van het hoofdgebouw;”

In artikel 11 (“Maatschappelijk-1”) worden toegevoegd aan artikel 11.2.1 (Bouwen, gebouwen) als sub d en sub e, onder vernummering van de volgende subleden:
artikel 11.2.1.d: “bijgebouwen zijn buiten het op de plankaart aangegeven bouwvlak toegestaan op het achtererf met dien verstande dat:
1. bijgebouwen mogen uitsluitend bestaan uit garages, bergruimten, tuinhuisjes en soortgelijke in de bestemming passende gebouwen;
2. de bouwhoogte van bijgebouwen mag niet meer bedragen dan 3 meter;
3. de totale oppervlakte van bijgebouwen op het achtererf mag niet meer bedragen dan 15 m2 per **woning achtererf;**
alsmede,
artikel 11.2.1.e: “in afwijking van het bepaalde onder b en d, onder 1, mogen aan het hoofdgebouw gebouwde bijgebouwen ook dienen voor uitbreiding van het hoofdgebouw;”

In artikel 21 (“Wonen-1”) worden toegevoegd aan artikel 21.2.1 (Bouwen, gebouwen) als sub d en sub e, onder vernummering van de volgende subleden:
artikel 21.2.1.d: “bijgebouwen zijn buiten het op de plankaart aangegeven bouwvlak toegestaan op het achtererf met dien verstande dat:
1. bijgebouwen mogen uitsluitend bestaan uit garages, bergruimten, tuinhuisjes en soortgelijke in de bestemming passende gebouwen;
2. de bouwhoogte van bijgebouwen mag niet meer bedragen dan 3 meter;

3. de totale oppervlakte van bijgebouwen op het achtererf mag niet meer bedragen dan 9 m² per **woning-achtererf**;
alsmede,
artikel 21.2.1.e: “in afwijking van het bepaalde onder a en d, onder 1, mogen aan het
hoofdgebouw
gebouwde bijgebouwen ook dienen voor uitbreiding van het hoofdgebouw;”

In artikel 23 (“Wonen-3”) worden toegevoegd aan artikel 23.2.1 (Bouwen, gebouwen) als sub c en sub d:

artikel 23.2.1.c: “bijgebouwen zijn buiten het op de plankaart aangegeven bouwvlak toegestaan op het
achtererf met dien verstande dat:

1. bijgebouwen mogen uitsluitend bestaan uit garages, bergruimten, tuinhuisjes en soortgelijke in de bestemming passende gebouwen;
 2. de bouwhoogte van bijgebouwen mag niet meer bedragen dan 3 meter;
- de totale oppervlakte van bijgebouwen op het achtererf mag niet meer bedragen dan 9 m² per **woning-achtererf**;
alsmede,

artikel 23.2.1.d: “in afwijking van het bepaalde onder a en c, onder 1, mogen aan het
hoofdgebouw gebouwde bijgebouwen ook dienen voor uitbreiding van het hoofdgebouw;”

Toelichting

- Naar aanleiding van vernieuwd provinciaal beleid, dat op 1 augustus 2014 in werking is getreden, worden de relevante delen van de toelichting geactualiseerd.
De tekst van hoofdstuk 3.3.2 (Provinciaal beleid) vervalt en wordt onder vervangen door:

“Provinciale Staten van Zuid-Holland hebben op 9 juli 2014 de gewijzigde Visie ruimte en mobiliteit (VRM) vastgesteld, welke op 1 augustus 2014 in werking is getreden. Zij geldt ook als een structuurvisie.

De provincie stelt vast, dat de behoefte van Zuid-Hollandse inwoners en bedrijven is veranderd als het gaat om woningen, bedrijfsterreinen, kantoren, winkels en mobiliteit. Deels liggen hieraan economische oorzaken ten grondslag, die bijvoorbeeld leiden tot minder vraag naar kantoren en bedrijventerreinen. Deels gaat het om structurele factoren, zoals demografische ontwikkelingen en de voortschrijdende digitalisering. Om al deze redenen was een herijking en herziening van het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid gewenst. Dit heeft geleid tot de Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM) met daarbij de Verordening ruimte 2014, het Programma Ruimte, en het Programma Mobiliteit. De documenten vervangen de huidige Provinciale Structuurvisie, de Verordening Ruimte en het Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan. De visie is ook een verkeer- en vervoersplan op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer.

De provincie stuurt op (boven)regionaal niveau op de inrichting van de ruimte in Zuid-Holland. De VRM geeft op hoofdlijnen sturing aan de ruimtelijke ordening en maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer. Hoofddoel van de VRM is het scheppen van voorwaarden voor een economisch krachtige regio. Dat betekent: ruimte bieden om te ondernemen, het mobiliteitsnetwerk op orde en zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving. De VRM bevat een nieuwe sturingsfilosofie. De kern daarvan is:

1. Ruimte bieden aan ontwikkelingen;
2. Aansluiten bij de maatschappelijke vraag naar woningen, bedrijfsterreinen, kantoren, winkels en mobiliteit;
3. Allianties aangaan met maatschappelijke partners;
4. Minder toetsen op regels en meer sturen op doelen.

In de VRM zijn 4 thema's te onderscheiden:

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.

Het Programma Ruimte beschrijft de operationele doelen en de realisatiewijze om doelen te (doen) bereiken. Ook wordt ingegaan op de rolverdeling en afspraken tussen gemeenten, regio's

en provincie. De realisatiewijze uit het programma ruimte bestaat uit juridische, financiële en bestuurlijke instrumenten en nader uit te werken beleid. In de praktijk worden deze vrijwel altijd gecombineerd ingezet.

In het Programma Mobiliteit staan de ambities en de provinciale belangen. Het programma kent een grotere dynamiek dan de visie. Het kan hierdoor bijvoorbeeld in samenhang met een nieuw collegeprogramma, elke vier jaar worden geactualiseerd. Daarbij wordt verbinding gelegd met de verschillende uitvoeringsprogramma's, beleidsuitwerkingen en verordeningen zoals deze al bestaan voor mobiliteit.

In de Verordening ruimte 2014 worden gelet op het provinciaal belang regels gesteld 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 provincie heeft in de Verordening ruimte 2014 onder meer regels opgenomen over kantoren, bedrijven, detailhandel, glastuinbouw, boom- en sierteelt, bollenteelt, ruimtelijke kwaliteit, agrarische bedrijven, waterkeringen, provinciale vaarwegen, recreatieve vaarwegen, windenergie, archeologie en molen- en landgoedbiotopen. Daarnaast is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) van het Rijk van belang. Hierin zijn regels vanuit Rijksbelang opgenomen waar provinciale verordeningen aan moeten voldoen. Enkele onderwerpen in de verordening van de provincie Zuid-Holland vloeien rechtstreeks voort uit het Barro, zoals regels over de Ecologische Hoofdstructuur.

Het volledige juridisch instrumentarium vloeit voort uit de Wet ruimtelijke ordening. Het gaat daarbij om de Verordening ruimte 2014, het provinciaal inpassingsplan en de (proactieve en reactieve) aanwijzing. De provincie kan deze instrumenten inzetten als er sprake is van provinciaal belang. De provincie beschouwt in ieder geval van provinciaal belang de in de visie opgenomen doelen en de uitwerking daarvan in de Programma's ruimte en mobiliteit. In de verordening staan de regels die de provincie stelt aan ruimtelijke ontwikkelingen."

Alsmede vervalt de tekst van hoofdstuk 3.8.2 onder het kopje "Provinciaal beleid" en wordt vervangen door:

"De provincie voert voor detailhandel een selectief locatiebeleid. De provincie richt zich met name op het terugbrengen van het winkelvloeroppervlak en de planvoorraad.

Het provinciale beleid biedt buiten de centra van steden, dorpen en wijken alleen ruimte aan enkele specifieke branches die vanwege aard of omvang van de goederen niet goed inpasbaar zijn in de centra zelf. Dit zijn de perifere branches die in het Programma ruimte nader worden omschreven.

De provincie maakt in haar detailhandelsstructuur onderscheid tussen 'te ontwikkelen centra' (zoals het centrum van Den Haag), 'te optimaliseren centra' en de 'overige aankoopplaatsen'. De eerste twee categorieën omvat het geheel aan hoofd- en ondersteunende centra met een bovenlokale functie. De overige aankoopplaatsen vervullen een lokale functie.

Ingevolge het provinciale beleid mag nieuwe detailhandel uitsluitend binnen of aansluitend aan een bestaande winkelconcentratie worden gerealiseerd, binnen een nieuwe winkelconcentratie in een nieuwe woonwijk of binnen een winkelconcentratie als gevolg van herallocatie. Hieraan is als eis verbonden dat deze detailhandel in overeenstemming moet zijn met de in het Programma Ruimte benoemde ontwikkelperspectief voor de winkelconcentraties. Voor ontwikkelingen groter dan 2000 m² bruto vloeroppervlak geldt dat deze alleen zijn toegestaan als is aangetoond dat het woon- en leefklimaat niet onevenredig wordt aangetast en geen onaanvaardbare leegstand ontstaat.

De Verordening biedt enkele uitzonderingsmogelijkheden voor detailhandel buiten de winkelconcentraties voor onder meer kleinschalige detailhandel, productiegebonden detailhandel en detailhandel in auto's, boten en caravans, grootschalige meubelbedrijven, tuincentra en bouwmarkten. Voor enkele van deze branches gelden aanvullende regels en is bepaald dat nieuwe ontwikkelingen met een omvang van meer dan 1000 m² bruto vloeroppervlak alleen is toegestaan als is aangetoond dat het woon- en leefklimaat niet onevenredig wordt aangetast en geen onaanvaardbare leegstand ontstaat."

- In hoofdstuk 2.4.1 onder het kopje "openbare ruimte" de woorden "met natuurstenen kasseien geplaveide" schrappen;

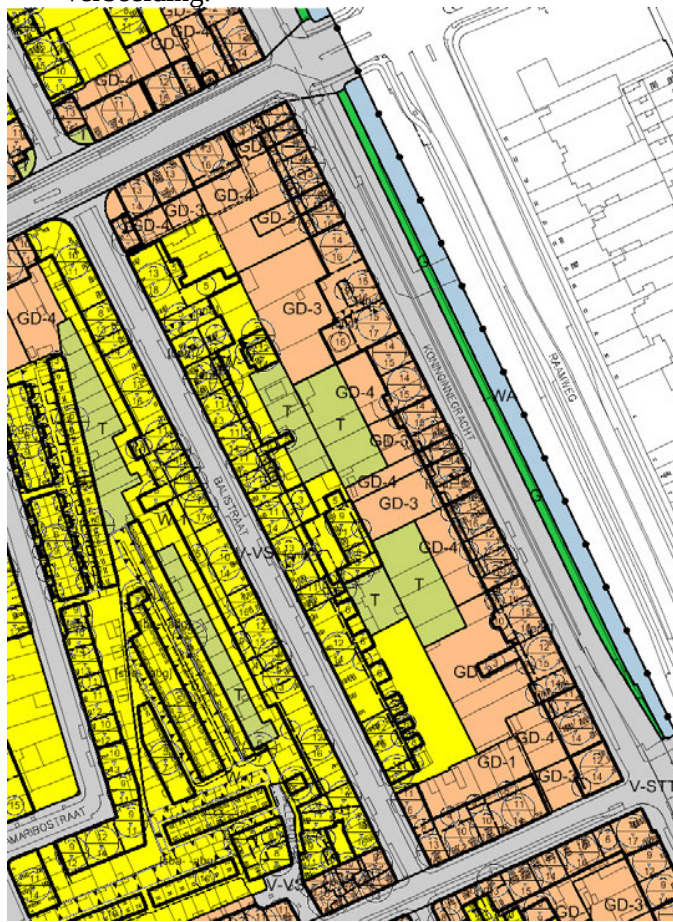
- In hoofdstuk 3.2.2. wordt de laatste zin (“meer informatie ..”) vervangen door de zin: “Meer informatie over het archeologiebeleid van de gemeente Den Haag is te vinden op <http://www.denhaag.nl/home/bewoners/to/Beleidsnota-Archeologie-20112020.htm>”;
- In hoofdstuk 3.5.2. wordt onder het kopje “waterkwantiteit in het plangebied” aan het einde van de eerste alinea, na “plangebied.” de volgende tekst toegevoegd: “Voor toekomstige ontwikkelingen is in de Waterbergingsvisie het volgende opgenomen: “... Als bij nieuwe ontwikkelingen het verhard oppervlak toeneemt, dan moet extra waterberging worden gerealiseerd.” Hierbij wordt gezamenlijk door gemeente, waterschap en ontwikkelaar, gezocht naar een integraal afgewogen oplossing. Dit kan door compensatie in de trits vasthouden – bergen – afvoeren. Met dit bestemmingsplan worden geen nieuwe ontwikkelingen in deze zin mogelijk gemaakt.”
- In hoofdstuk 4.1 wordt in de laatste zin het woord “archeologie” geschrapt;
- In hoofdstuk 4.7.1 wordt onder het kopje “waterkwantiteit in het plangebied” tot slot de volgende zin toegevoegd: “Het bestemmingsplan is conserverend van aard en maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk, daarmee zijn er geen gevolgen voor de waterhuishouding en is compensatie niet aan de orde.”;
- Hoofdstuk 5.2.3.3., onder het kopje “Conclusie toegelaten dakopbouwen”, wordt aan het einde aangevuld met de volgende tekst:
“Celebesstraat 89:
 Ter plaatse van Celebesstraat 89 zal eveneens een (terugliggende) dakopbouw worden toegestaan. Op 22 januari 2014 is een aanvraag om omgevingsvergunning voor het wijzigen van een voormalig kantoor aan de Celebesstraat 89 naar 4 woningen alsmede het (in pandig) veranderen en vergroten van het pand door middel van balkons en een dakopbouw ontvangen. Op de aanvraag is de uitgebreide voorbereidingsprocedure van toepassing. Er is sprake van strijdigheid met het bestemmingsplan Archipelbuurt-Willemspark II, alsmede met het ontwerpbestemmingsplan. Gezien het positieve advies van de betrokken vakafdelingen in het kader van het WABO-traject is besloten het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd vast te stellen op dit punt en het bouwplan weer te geven op de verbeelding. Het betreft een voormalig leegstaand kantoor, gelegen tussen woonbebouwing. Daar herleving van de kantoorfunctie niet reëel werd geacht is in het ontwerpbestemmingsplan reeds de bestemming “Wonen-1” aan dit adres gegeven. Op dit punt zijn geen zienswijzen ingekomen. De opbouw is dusdanig vormgegeven dat deze niet vanaf de straat is te zien, alsmede geen extra bezonning wegneemt van de omliggende bebouwing. De massatoevoeging die op de bovenste laag wordt toegevoegd is onder strikte voorwaarden mogelijk. Deze voorwaarden zijn dat de dakopbouw vanaf de straat vrijwel niet zichtbaar is en dat de dakopbouw op de maatgevende datum geen negatief effect heeft op de bezonning van omliggende woningen. Bezonningsonderzoek heeft uitgewezen dat er niet zulke negatieve effecten zullen optreden.
 Onder verwijzing naar hoofdstuk 6 (Economische uitvoerbaarheid) wordt daarbij opgemerkt dat het onderhavige bouwplan geen bouwplan betreft als bedoeld in artikel 6.12, eerste lid, van de Wro. Het betreft een transformatieproject, waarbij leegstaande bedrijfsruimte omgezet wordt in woningen en in hoogte worden uitgebreid met de dakopbouw. De toename van de parkeerbehoefte leidt na realisatie tot een geringe extra parkeerdruk. Deze toename van de parkeerdruk, welke op basis van de nog beschikbare parkeercapaciteit binnen het gebied kan worden opgevangen, wordt aanvaardbaar geacht.”;
- In hoofdstuk 5.2.3.3 daar waar sprake is van Sumatrastraat 17 dit corrigeren in het juiste huisnummer: Sumatrastraat 25;
- In hoofdstuk 5.3.2 onder het kopje “Verkeer en parkeren” in de rechterkolom de woorden “Scheveningseweg en Laan Copes van Cattenburgh” schrappen;
- Bijlage 1 van de toelichting (Lijst Karakteristieke panden) schrappen, onder vernummering van de volgende bijlagen, wegens dubbelvermelding: de lijst staat reeds correct weergegeven in de bijlagen bij de regels;
- **Hoofdstuk 5.2.4 toevoegen met de volgende tekst:**
“5.2.4 (Kantoor) transformatie naar wonen
Ten aanzien van het splitsen van woningen binnen een woonbestemming is in het bestemmingsplan een gebruiksregel opgenomen dat hieraan alleen medewerking kan worden verleend onder de voorwaarde dat er alsdan per bouwlaag maximaal één woning wordt

toegestaan. Naar aanleiding van verzoeken vanuit bewoners(organisaties) en de daarop volgende discussie in de commissie Ruimte is de reikwijdte van deze voorwaarde om gebruik te kunnen maken van de mogelijkheid tot splitsen ook uitgebreid voor wat betreft de gemengde bestemmingen. Alhoewel een dergelijke voorwaarde ook binnen deze bestemmingen in algemene zin toepasbaar is, kunnen zich specifieke situaties voordoen, waarbij het strikt toepassen van een dergelijke voorwaarde niet wenselijk is. Dit kan het geval zijn indien het om planologische redenen de voorkeur heeft om een leegstaand kantoorgebouw te transformeren naar woonruimte. In dat geval kan het in incidentele gevallen namelijk vanuit financieel en ruimtelijk oogpunt noodzakelijk zijn om wel meer woningen per bouwlaag toe te staan. Dat hangt nauw samen met de bouwkundige inrichting van het gebouw (groot vloeroppervlak per verdieping) en daarmee gepaard gaande financiële haalbaarheid van de transformatie. Dit vergt echter maatwerk, waarbij moet worden afgewogen of de splitsing niet tot onevenredig nadelige gevolgen voor de omgeving leidt. Daarbij zal in elk geval een gedegen afweging moeten plaatsvinden of de beoogde transformatie stedenbouwkundig inpasbaar is met het oog op de parkeerdruk. Hierbij kan onder meer worden gelet op het al dan niet beschikbaar zijn van voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein. Doordat het hier om bijzondere situaties gaat is er voor gekozen om deze niet via het bestemmingsplan te regelen maar zal, indien zich een dergelijke situatie voordoet, via een afwijkingsprocedure ingevolge het Wabo-traject moeten worden gezien of aan zo'n initiatief medewerking kan worden verleend.”

B. Wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen

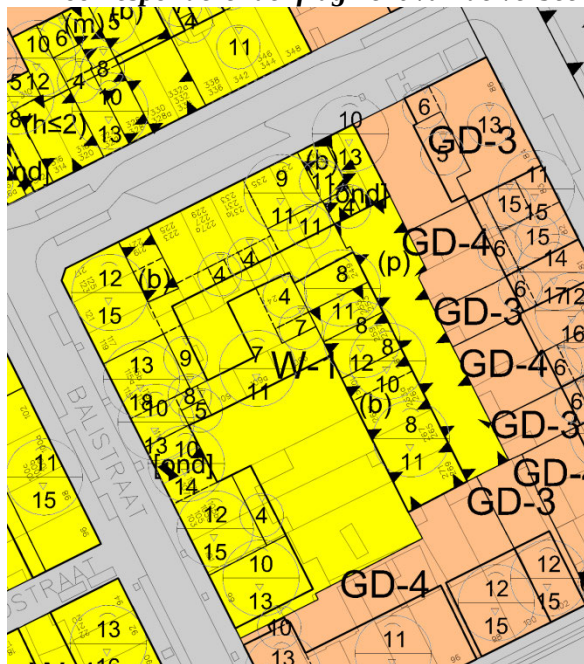
Verbeelding

- ter plaatse van Koninginnegracht 60, 61 en 62 wordt de weergave van de bouwvlakken gecorrigeerd overeenkomstig bestaande rechten. Het hiermee corresponderende fragment van de verbeelding:



- ter plaatse van de adressen Sumatrastraat 243-243a en de daarachter gelegen gronden wordt, gelet op bestaande rechten en het voornemen tot herbouwen, de verbeelding gecorrigeerd. De

bestemming van het perceel en daarachter gelegen gronden wordt gewijzigd in “Wonen-1”.
Tevens ~~wordt worden~~ een bouwaanduiding “onderdoorgang” **en een functieaanduiding “parkeerterrein”** toegevoegd, gelet op de bereikbaarheid en ontsluiting **en bestaande parkeermogelijkheden** van de op het achtererf gelegen woningen. **Het hiermee corresponderende fragment van de verbeelding:**



- ter plaatse van de achtererven van Laan Copes van Cattenburch 48-52, althans aan de gronden met de kadastrale nummers 6388 en 6389, 6457 en 6458, 7320, wordt de functieaanduiding “parkeerterrein” (p) toegevoegd;
- ter plaatse van het adres Dr. Kuypersstraat 6 en bijbehorende gronden wordt de bestemming gewijzigd in “Gemengd-3”;
- ter plaatse van het adres Delistraat 2A wordt de bouwaanduiding “specifieke bouwaanduiding – dakopbouw” toegevoegd;

Regels

- De gelijkkluidende artikelen 4.5.b, 5.5.b en 6.5.a **en 7.5.b** (“bij gebruik voor wonen dient een woning minimaal een bouwlaag te beslaan, tenzij ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp van dit plan meer woningen per bouwlaag aanwezig waren. Deze meerdere woningen blijven in dat geval toegestaan;”) worden ~~geschrapt, onder vernummering van de overige subleden;~~ **hergeformuleerd tot: “bij gebruik voor wonen dient een woning minimaal een bouwlaag te beslaan, tenzij ten tijde van de vaststelling van dit plan meer woningen per bouwlaag rechtmatig aanwezig waren, dan wel vergund zijn. Deze meerdere woningen blijven in dat geval toegestaan;”**
- aan artikel 6.1 wordt als sub h de volgende functieaanduiding toegevoegd: “h. “parkeerterrein” (p) zijn onbebouwde parkeervoorzieningen toegestaan.”;
- Artikel 8.2.1.a (“het bouwen van gebouwen is niet toegestaan. Gebouwen die aanwezig waren op het moment van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan, mogen worden gehandhaafd of vernieuwd, mits de omvang, situering en hoogte niet wijzigt”) van de bestemming “Groen” wordt geschrapt wegens overbodigheid. Hieruit volgt tevens dat artikel 8.2.2 (Bouwwerken, geen gebouwen zijnde) wordt vernummerd tot artikel 8.2.1.;
- Artikel 15.2.1.a, tweede zin (“Gebouwen die op het tijdstip van terinzagelegging van het ontwerp van dit plan reeds legaal waren opgericht, mogen worden gehandhaafd of vernieuwd, mits de omvang, situering en hoogte niet wijzigt”) van de bestemming “Tuin” wordt geschrapt wegens overbodigheid;
- In artikel 23.1, eerste zin wordt de onjuiste bestemmingsbenaming “Wonen-1” vervangen door “Wonen-3”;
- In artikel 27.2, onder f, wordt het woord “dient” vervangen door “dienen”;

Toelichting

- hoofdstuk 5.2.3.3, onder het kopje “Conclusie toegelaten dakopbouwen”, wordt na de zin “Deze toename ... aanvaardbaar geacht.” aangevuld met de volgende tekst:
“In het plangebied wordt tevens een dakopbouw toegestaan ter plaatse van:
- Delistraat 2A
Voor dit adres geldt dat een dakopbouw mogelijk is aangezien de huidige bebouwing van Delistraat 2A binnen het straatprofiel geen rol speelt in verband met de grote afstand van de bebouwing tot aan de straat, de hoogte van de omliggende bebouwing van drie bouwlagen met kap ten opzichte van de huidige platte tweelaagse bebouwing op het perceel en dat er geen afbreuk wordt gedaan aan de stedenbouwkundige samenhang in de straat en de bezonningssituatie ter plekke niet van invloed is op de omringende bebouwing. De uitbreiding van het bouwvolume heeft geen invloed op de parkeerdruk aangezien in het parkeren op het betreffende perceel al is voorzien.”

BESLUITVORMING

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

De raad der gemeente Den Haag,

Gezien het voorstel van het college van 18 november 2014,

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 Ra 2014.325, Ra 2014.331 en Ra 2014.332, in het bij dit besluit behorende voorstel onder “Ingekomen zienswijzen” opgenomen, gegrond te verklaren.
- III. De zienswijzen Ra 2014.310, Ra 2014.316, Ra 2014.327 en Ra 2014.328, in het bij dit besluit behorende voorstel onder “Ingekomen zienswijzen” opgenomen, gedeeltelijk gegrond en voor het overige ongegrond te verklaren.
- IV. De overige zienswijzen in het bij dit besluit behorende voorstel onder “Ingekomen zienswijzen” opgenomen, ongegrond te verklaren.
- V. Tot herziening van de op het plangebied betrekking hebben de regelingen:
 - Bestemmingsplan Archipelbuurt/Willemspark II, vastgesteld bij raadsbesluit 634 d.d. 11 januari 1982;
 - Bestemmingsplan Witte Vlekken-Schuttersduin en Bankastraat 99, vastgesteld bij raadsbesluit 228 d.d. 27 november 2008;
 - Parapluherziening Dakopbouwen, vastgesteld bij raadsbesluit 91, d.d. 22 april 1999;
 - Parapluherziening Detailhandel Vuurwerk, vastgesteld bij raadsbesluit 207, d.d. 25 november 2004;
 - Parapluherziening Seksinrichtingen, vastgesteld bij raadsbesluit 199, d.d. 25 november 2004;
 - Parapluherziening Archeologie, vastgesteld bij raadsbesluit 100, d.d. 23 september 2010.
- VI. Met in achtneming van de Staat van wijzigingen vast te stellen het Bestemmingsplan Archipelbuurt e.o., bestaande uit de kaart NL.IMRO.0518.BP0198EArchipel-40ON.dgn met

ondergrond o_NL.IMRO.0518.BP0198EArchipel-ondergrond.dgn en regels, zoals deze bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte bescheiden zijn aangegeven, toegelicht en beschreven.

*** met dien verstande dat in de regels in artikel 16, lid 1, sub a de woorden ‘en stad’ worden geschrapt.**

VII. Dat bij het bestemmingsplan voor Archipelbuurt e.o. geen exploitatieplan wordt vastgesteld.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van 18 december 2014

De griffier,

De voorzitter,

*** geamendeerd in de raadsvergadering van 18 december 2014.**

Na vaststelling van het Bestemmingsplan Archipelbuurt e.o. wordt het identificatienummer van het bestemmingsplan gewijzigd van NL.IMRO.0518. BP0198EArchipel-40ON in NL.IMRO.0518. BP0198EArchipel-50VA