

Voorstel van het college inzake vaststelling bestemmingsplan Beatrixkwartier (Monarch).

INLEIDING

Bij raadsmededeling van 26 februari 2013 (rm 2013.035 - RIS 256927) heeft het college aan de raad het ontwerp-bestemmingsplan Beatrixkwartier (Monarch) toegezonden.

- *Begrenzing*

De Monarch ligt in het centrum van Den Haag op korte afstand van Den Haag Centraal Station en langs de Utrechtsebaan. Het gebied is gelegen in het Beatrixkwartier. Het plangebied wordt globaal begrensd door de Prinses Beatrixlaan, Jan Pieterszoon Coenstraat, Utrechtsebaan en het Koninklijk Conservatorium.

- *Aanleiding*

De gemeente stelt om drie redenen een nieuw bestemmingsplan voor het plangebied op.

1. *Bouwinitiatief*

Ontwikkelingsmaatschappij De Monarch C.V., de eigenaar en ontwikkelaar van de gronden in het plangebied, heeft de gemeente verzocht om medewerking om op deze locatie kantoren, onderwijs en commerciële voorzieningen te kunnen ontwikkelen.

Het door de Ontwikkelingsmaatschappij gewenste plan past niet binnen het geldende bestemmingsplan Bezuidenhout-midden 8e herziening. Daarnaast past het eveneens niet binnen de regels die het masterplan Beatrixkwartier uit mei 1999 stelt. Wel past het volume binnen een in 2002 verleende vrijstelling. Bovendien past de ontwikkeling binnen diverse provinciale, regionale en gemeentelijke plannen en visies. Gelet daarop is de gemeente bereid dit bouwinitiatief juridisch-planologisch mogelijk te maken en heeft om de inpassing mogelijk te maken een stedenbouwkundig kader en onderhavig bestemmingsplan opgesteld.

De vraag om de herziening van het bestemmingsplan heeft verschillende redenen:

- In 2002 is een vrijstelling verleend en door de provincie een verklaring van geen bezwaar afgegeven om het toegestane totale vloeroppervlakte voor de kavel ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan te verhogen tot maximaal 85.000 m², hoofdzakelijk bestaande uit kantoorruimte. De Ontwikkelingsmaatschappij vraagt meer vrijheid in de onderlinge afstanden tussen de gebouwen en de vormgeving van de hoogbouw om het grotere volume beter vorm te kunnen geven.
- De eisen die gebruikers aan kantoren stellen zijn veranderd. Nieuwe gebruikers van kantoren vragen een vloeroppervlakte per laag van 1000 tot 1100 m² en meer mogelijkheden voor een flexibele inrichting. Deze vloeroppervlakte en flexibele inrichting zijn op basis van de reeds tien jaar oude plannen niet mogelijk.
- De bestaande parkeergarage onder en voor het CAK-gebouw is niet geschikt om grote bouwvolumes te dragen.
- Door het handhaven van het CAK-gebouw is behoefte aan een open ruimte tussen het gebouw en de Beatrixlaan. Dit vraagt om een andere positionering van de overige gebouwen in het plangebied.

Met deze herziening van het bestemmingsplan kan de Ontwikkelingsmaatschappij het gewenste bouwplan realiseren.

2. *Actualiseringsplicht*

Artikel 3 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening verplicht de gemeenteraad in het belang van een goede ruimtelijke ordening om voor het gehele grondgebied van de gemeente één of meer bestemmingsplannen vast te stellen. Daarnaast bepaalt artikel 3.1 lid 2 Wro 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.

Voor het plangebied is het bestemmingsplan Bezuidenhout-Midden, 8e herziening (Beatrixkwartier) van kracht. Gezien de datum van vaststelling van het geldende bestemmingsplan in 2001 wordt met de vaststelling van dit bestemmingsplan Beatrixkwartier (Monarch) aan deze actualiseringsverplichting voldaan.

3. *Afwijking van het bestemmingsplan*

Op 22 maart 2012 is een omgevingsvergunning voor onder andere de activiteit afwijking van het bestemmingsplan (in de zin van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) verleend voor de bouw van Monarch II. Deze onherroepelijke omgevingsvergunning wordt in onderhavig bestemmingsplan opgenomen.

- *Planologisch regime*

Het bestemmingsplan Beatrixkwartier (Monarch) vervangt gedeeltelijk het bestemmingsplan Bezuidenhout-Midden, 8e herziening (Beatrixkwartier). Dit plan is op 21 juni 2001 vastgesteld, is op 12 februari 2002 door Gedeputeerde Staten goedgekeurd en op 29 januari 2003 onherroepelijk geworden.

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

1. 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.
2. 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.

Naast bovengenoemd bestemmingsplan en beide parapluperzoningen, is nog één andere regeling op een deel van het plangebied van toepassing, namelijk de hiervoor genoemde omgevingsvergunning die het - in afwijking van het bestemmingsplan - mogelijk maakt om op de hoek van de kavel grenzend aan de Prinses Beatrixlaan en het Koninklijk Conservatorium de kantoorstoren Monarch II (totaal 15.000 m² kantoren) op te richten met een maximale bouwhoogte van 62 meter. Deze omgevingsvergunning wordt in het bestemmingsplan Beatrixkwartier (Monarch) opgenomen.

PROCEDURE

- *Inspiraakprocedure*

Bij besluit van burgemeester en wethouders, d.d. 26 februari 2013, kenmerk DSO/2013.60, heeft het college besloten inspraak te laten plaatsvinden ter gelegenheid van de zienswijzenprocedure als bedoeld in art. 3.8 Wro.

- *Terinzagelegging ontwerpbestemmingsplan*

Op 4 maart 2013 is de kennisgeving van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan toegestuurd aan overlegpartners, waaronder de Provincie Zuid-Holland, het Stadsgebied Haaglanden, het Hoogheemraadschap van Delfland, de wijk- en belangenverenigingen en overige bij het plan betrokken instanties.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 8 maart t/m 18 april 2013 ter inzage gelegen. Het ontwerpbestemmingsplan was in te zien op www.ruimtelijkeplannen.nl en www.denhaag.nl/bestemmingsplannen. Op 19 maart 2013 is een inloopbijeenkomst gehouden. Tijdens deze avond is één belangstellende verschenen. Daarnaast heeft het ontwerpbestemmingsplan op het stadhuis voor een ieder ter inzage gelegen.

Het college biedt de raad hierbij het ontwerpbestemmingsplan ter vaststelling aan. Het bestemmingsplan bestaat uit de plankaart met kenmerk NL.IMRO.0518.BP0220GBezuidenBea-40ON en regels, en gaat vergezeld van een toelichting. Ter besparing van de kosten is het eerder toegezonden plan niet opnieuw bijgevoegd.

INGEKOMEN ZIENSWIJZEN (Wro)

<u>Reg-nr.</u>	<u>Indiener zienswijze</u>
Ra 2013.108	Wijkraad Bewonerscommissie Bezuidenhout-West
Ra 2013.226	Haag Wonen

Ontvankelijkheid zienswijzen

Het ontwerpplan heeft van 8 maart t/m 18 april 2013 ter inzage gelegen. Zienswijzen kunnen uitsluitend binnen deze termijn worden ingediend. Als een zienswijze later dan 18 april 2013 is ingekomen, moet beoordeeld worden of deze tijdig is verstuurd c.q. afgegeven. In totaal zijn 2 zienswijzen ingekomen. Beide zienswijzen zijn tijdig ingekomen en voldoen derhalve aan de wettelijke vereisten.

Behandeling zienswijzen

Ra 2013.108 Wijkraad Bewonerscommissie Bezuidenhout-West

Namens de Wijkraad Bewonerscommissie Bezuidenhout-West heeft mevrouw A. Stikkelman de volgende zienswijze ingediend (geciteerd):

“Met deze brief geeft de Wijkraad Bewonerscommissie haar zienswijze op het voorliggende Bestemmingsplan voor de Monarch. Deze zienswijze gaat in op:

1. Verkeersafwikkeling
2. Wijze van bebouwing en ruimtelijke inrichting J.P. Coenstraat

Verkeersafwikkeling

In de huidige plansituatie is op basis van het Masterplan voor het Beatrixkwartier (Joan Busquets, 1999) uitgegaan van de ontsluiting van parkeergarages via de zijstraten van de Prinses Beatrixlaan. De Wijkraad Bewonerscommissie Bezuidenhout West (WRBC) heeft in de overleggen in de voorstadia/ontwikkeling van het voornoemde bestemmingsplan reeds aangegeven dat de capaciteit van de J.P. Coenstraat met name in de spitsen niet toereikend zal zijn indien de ontsluiting van de nieuw op te leveren parkeergarage voor de Monarch aan deze straat gelegen zal zijn.

In opdracht van onroerend goedontwikkelaar Provast heeft verkeersadviseur Goudappel Coffeng een zogeheten Quick-scan analyse gemaakt van de verkeersafwikkeling op de kruising Prinses Beatrixlaan Noord-/Zuid/Prinses Marijkestraat/J.P. Coenstraat. Uit de conclusie van deze analyse bleek dat de geprognosticeerde capaciteit van de J.P. Coenstraat krap doch toereikend zou zijn. In de analyse worden daarnaast een aantal potentiële verkeersmaatregelen genoemd die in meer of mindere mate de verkeersafwikkeling van voornoemde kruising kunnen beïnvloeden.

De WRBC verzoekt zeer dringend de volgende punten in ogenschouw te nemen:

1. Vertekend beeld van de geanalyseerde verkeerstelling op voornoemde kruising.
2. Afwikkeling/voorkomen van sluipverkeer door straten met woonbestemming welke niet zijn aangemerkt als ontsluitingsweg van Bezuidenhout-West.
3. Leegstand in belendende kantoorpanden.
4. Geprognosticeerde toename van het autoverkeer in Bezuidenhout-West als gevolg van de oplevering van een appartementencomplex in 2013.
5. Toegankelijkheid van hulpdiensten voor de wijk Bezuidenhout-West met name in de spits.
6. Algehele verkeersafwikkeling van het gebied dat begrensd wordt door de straten Schenkade/Schenkweg tot aan de spoorzone, Prins Bernardviaduct vanaf de spoorzone tot en met de Utrechtse Baan/Boslaan, Juliana van Stolberglaan en de Laan van Nieuw Oost Indië, waarbij voornoemde straten zijn inbegrepen.

Ad. 1 Vertekend beeld van de geanalyseerde verkeerstelling op voornoemde kruising

Voor de analyse zijn twee intensiteitsvarianten voor de ochtend- en avondspits doorgerekend:

1. Verkeersintensiteiten die zijn gebaseerd op een kruispunttelling uit de periode juni-juli 2012, en zijn opgehoogd om het effect van de parkeergarage mee te kunnen nemen
2. een nieuwe set verkeersintensiteiten uit 2012-2013 die is aangeleverd door de Gemeente Den Haag. Hierin is het effect van de toekomstige garage nog niet meegenomen.

De kruispunttelling is verricht in de zomerperiode waarbij een gedeelte van de meetperiode de schoolvakantie betrof. Als gevolg hiervan geven de cijfers een slechte maatstaf voor het in- en uitgaande verkeer van de bewoners van Bezuidenhout-West. Tevens zijn de parkeergarages van de kantoren die momenteel al gebruik maken van deze ontsluiting niet volledig bezet in deze periode. Daarnaast geeft voornoemde telling geen zwaarte weer voor de winterochtend-/middagspits.

Ad. 2 Afwikkeling/voorkomen van sluipverkeer door straten met woonbestemming welke niet zijn aangemerkt als ontsluitingsweg van Bezuidenhout-West.

Bij een volledige bezetting van de bestaande parkeergarages en de nieuw gebouwde parkeergarage waarbij in alle gevallen de ontsluiting plaatsvindt aan de J.P. Coenstraat zal het verkeer als gevolg van files en lange cyclustijden een alternatieve route proberen te vinden.

Momenteel zijn er twee routes die voor sluipverkeer aantrekkelijk zijn om als alternatief voor de ontsluiting van de J.P. Coenstraat dienen. Voor ingaand verkeer (ochtendspits) zal dit de route Schenkplein, Schenkade, Volkerakstraat, Jan van Riebeekstraat zijn. Voor uitgaand verkeer (middagspits) zal dit de route Jan van Riebeekstraat, Charlotte de Bourbonstraat, Schenkade, Utrechtse baan zijn. Behoudens de Jan van Riebeekstraat zijn voornoemde straten niet aangemerkt en ingericht als ontsluitingswegen. De overlast voor de bewoners zal in de spitsen onacceptabel zijn. Een oplossingsmaatregel in de vorm van eenrichtingsverkeer zal hier geen soelaas bieden, hoogstens in één van de twee spitsen.

Andere maatregelen zoals doodlopende straten en dergelijke zijn vanuit oogpunt van verkeerscirculatie en ontsluiting van de wijk voor de bewoners en belanghebbenden (zoals koeriersdiensten en vuilnisauto's) van Bezuidenhout-West in het geheel niet wenselijk.

Ad. 3 Leegstand in belendende kantoorpanden

Ten tijde van de metingen van de verkeersintensiteit die in de voornoemde kruispuntanalyse zijn vermeld bleek dat er nog 8.000 m² kantoorruimte leegstond. In het complex gevestigd op de Prinses Beatrixlaan 15 in de volksmond bekend als de "Zilveren Toren". Dit is een leegstand van ongeveer 25-30% met een evenredige bezettingsgraad in de onderliggende/aanpalende parkeergarage. Daarnaast stond (en staat) in het gebouw gevestigd op de Jan Pieterszoon Coenstraat 7 beter bekend als "de Equinox" ongeveer 90% leeg met een evenredige bezettingsgraad in de onderliggende/aanpalende parkeergarages.

Zodra voor genoemde kantoren de bezettingsgraad zal toenemen zal dit zijn weerslag hebben op het verkeer dat gebruik maakt van de parkeergarages hiervan. Zowel van de Zilveren toren als van de Equinox is de ontsluiting van de parkeergarages in de huidige situatie reeds opgenomen in de J.P. Coenstraat. Van deze bestaande garages is een andere ontsluiting niet mogelijk. De WRBC adviseert daarom dringend voor de nieuwe garage voor de Monarch deze ontsluiting dan ook te laten plaatsvinden op de Prinses Beatrix/aan. Vanuit de tijdelijke (huidige) situatie is gebleken dat dit op de Prinses Beatrix/aan geen aan- en afvoerproblemen geeft. Met deze wetenschap zou (op basis van voortschrijdend inzicht) kunnen worden afgeweken van het Masterplan voor het Beatrixkwartier. Vanuit de huidige (tijdelijke) praktijk blijken de in dit plan vermelde argumenten en beleidslijnen om ontsluiting van de parkeergarages niet te laten plaatsvinden via de Prinses Beatrix/aan in ieder geval voor de ontsluiting van de parkeergarage van De Monarch niet gegrond, temeer daar deze ontsluiting hier vanuit historisch oogpunt ook altijd heeft gezeten.

Ad. 4. Geprognosticeerde toename van het autoverkeer in Bezuidenhout-West als gevolg van de oplevering van een appartementencomplex in 2013.

Medio 2013 wordt op de locatie van Schenkweg 5 een appartementencomplex opgeleverd waarin 55 zogenaamde HAT-eenheden zijn opgenomen. De toename van de verkeersdruk als gevolg hiervan is niet geprognosticeerd.

Na de oplevering van het voornoemde complex zal de verkeers- en parkeerdruk al/een maar kunnen toenemen. Op basis van de conclusie van de Quick-scan analyse is aangegeven dat de verkeersafwikkeling in de JP. Coenstraat krap zal zijn. Bij een toename van de verkeersdruk als gevolg van de oplevering van voornoemd complex zal deze krapte al/een maar kunnen toenemen.

Ad. 5. Toegankelijkheid van hulpdiensten voor de wijk Bezuidenhout-West met name in de spits.

De WRBC voorziet (c.p.) dat in de beide spitsen een dagelijkse verkeersopstopping in de J.P. Coenstraat zal ontstaan. De Jan van Riebeeckstraat is hierbij als enige doorgaande ontsluitingsweg opgenomen in de wijk Bezuidenhout-West. Hulpdiensten en zwaar materieel (m.n. Brandweer) zal in beide spitsen moeilijk de wijk Bezuidenhout-West in noodgeval/en kunnen bereiken. Deze situatie is niet acceptabel en in het geheel niet gewenst.

Ad. 6. Algehele verkeersafwikkeling van het gebied dat begrensd wordt door de straten Schenkkade/Schenkweg tot aan de spoorzone, Prins Bernardviaduct vanaf de spoorzone tot en met de Utrechtse Baan/Boslaan, Juliana van Stolberglaan en de Laan van Nieuw Oost Indië, waarbij voornoemde straten zijn inbegrepen.

In de Quick-scan analyse gemaakt van de verkeersafwikkeling op de kruising Prinses Beatrixlaan Noord-/Zuid/Prinses Marijkestraat/J.P. Coenstraat zijn een aantal oplossingsrichtingen opgenomen die kunnen bijdragen aan een verbeterde verkeersafwikkeling.

De genoemde oplossingsrichtingen beperken zich tot de in de Quick-scan vermelde kruising (dit was ook de opdracht). Voor een goede verkeersafwikkeling zal het noodzakelijk zijn om de verkeersafwikkeling in het gehele gebied (Beatrixkwartier, Utrechtse Baan (op- en afritten 2 en 3) te analyseren en aan te passen. Het heeft geen zin om bijvoorbeeld een in de quick-scan voorgestelde oplossingsrichting te kiezen (zoals het verdubbelen van richting 4) terwijl dit verkeer op de kruising verderop (Schenkkade/Prinses Beatrix/aan) bij de voorsorteervakken in een flessenhals vastloopt (huidige situatie). Aangezien het aannemelijk is dat dergelijk verkeer hoofdzakelijk de Utrechtse Baan op zal willen zal voor het vanaf de Schenkkade linksaf oprijden richting de Utrechtse baan hierbij een conflict ontstaan op het van het Schenkviaduct afkomende verkeer richting Mariahoeve. De huidige (korte) groenfase voorziet (nu al) niet in een grote uitgaande stroom richting Utrechtse Baan.

Op vergelijkbare wijze zullen bij welke gekozen oplossingsrichting dan ook tevens de aan- en afrijmogelijkheden van forensenverkeer in het gehele gebied (m.n. op de kruisingen Schenkplein en Prins Clauslaan/Boslaan/Prins Bernardviaduct/Juliana van Stolberglaan) geanalyseerd en eventueel aangepast moeten worden.

Wijze van bebouwing en ruimtelijke inrichting J.P. Coenstraat

Ontwikkelaar Provast heeft voorafgaand aan de ontwikkelingen omtrent de Monarch inloopavonden gehouden om bewoners en belanghebbenden te Informeren. Uit de geschetste "artist impression" en de voorliggende plansituatie bleek dat er vrij dicht op de huidige rijbaan in de J.P. Coenstraat de bebouwing van fase III van de Monarch is gepland. In de onderlaag van deze bebouwing (de zogenaamde plint) zou ruimte gecreëerd worden voor kleinschalige commerciële detailhandelsactiviteiten.

De J. P. Coenstraat is in zijn huidige hoedanigheid in de breedte beperkt door de bebouwing van de Equinox. Als gevolg van deze architectonische en planologische misser is de toegang tot de wijk Bezuidenhout-West "verstopt" en is er voor het in en uitgaande verkeer een zeer krappe verkeersgevaarlijke situatie ontstaan vanwege de beperkte rijbaanbreedte en de versmalling voor de fietsers die de wijk inrijden. Met name deze fietsers komen in de verdrukking temeer daar de al zeer smalle rijbaan benut wordt voor laad-en losactiviteiten nabij de hoofdingang van de Equinox. Inherent aan de bezettingsgraad van de Equinox zal dit probleem in de toekomst alleen maar groter worden. Gezien de voorgenomen plansituatie zou met de bebouwing van Fase III van de Monarch op deze locatie opnieuw een dergelijke planologische misser ontstaan. De zogeheten plint zou daarom meer moeten worden teruggetrokken zodat de JP. Coenstraat een open uitnodigende zichtlijn krijgt naar de achtergelegen woonwijk in plaats van het huidig geschetste beeld van een duistere verkeersgevaarlijke steeg met alleen maar valwinden. Daarnaast dienen de voetgangers die gebruik maken van de faciliteiten in de plint over voldoende ruimte te beschikken.

De Wijkraad Bewonerscommissie Bezuidenhout-West verzoekt u om gegronde aandacht te schenken aan de in deze brief vermelde punten en argumenten."

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

1. Vertekend beeld van de geanalyseerde verkeersstelling op voornoemde kruising.

In het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng van 4 maart 2013 met kenmerk PVT021/Nhn/0061, zoals opgenomen als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan is uitgegaan van de verkeersintensiteiten die zijn gebaseerd op kruispunttellingen uitgevoerd in de periode 30 juni- 4 juli 2012 en een kruispunttelling op 11 september 2012. De zomervakantie begon in 2012 op 7 juli. De verkeersstellingen hebben dus vóór de zomervakantie plaatsgevonden. Gelet daarop kan gesteld worden dat het normale in- en uitgaande verkeer van de bewoners van Bezuidenhout-west is meegenomen.

In deze verkeersstellingen is uitgegaan van de huidige verkeerssituatie en is het effect van de toekomstige (nog te realiseren) parkeergarage niet meegenomen. Op het moment van de tellingen waren reeds 225 parkeerplaatsen aanwezig in de ondergrondse parkeergarage, tijdelijk ontsloten vanaf de Prinses Beatrixlaan, en 50 parkeerplaatsen op maaiveld waren in gebruik, ontsloten vanaf de Jan Pieterszoon Coenstraat. Het effect van deze parkeerplaatsen is opgenomen in de verkeersstellingen. In het model is gerekend met opgehoogde cijfers uitgaande van een parkeergarage van in totaal 750 plaatsen die volledig wordt ontsloten vanaf de Jan Pieterszoon Coenstraat. De tijdelijke ontsluiting van de huidige parkeergarage is in het model gecorrigeerd.

2. Afwikkeling/voorkomen van sluipverkeer door straten met woonbestemming welke niet zijn aangemerkt als ontsluitingsweg van Bezuidenhout-west.

Bezuidenhout-west wordt door twee wegen ontsloten: via de Schenkkade en via de Jan Pieterszoon Coenstraat. Op dit moment wordt het grootste deel van het wijkgebonden bestemmingsverkeer -waar in beginsel zowel het verkeer van en naar de Monarch als het woongebonden verkeer van Bezuidenhout-west toe gerekend kunnen worden - afgewikkeld via de Prinses Beatrixlaan en de Jan Pieterszoon Coenstraat. In de ochtendspits is de doorstroming van het verkeer naar het plangebied, Zilveren Toren en richting Bezuidenhout-west over het algemeen goed en is er weinig reden tot sluipverkeer. In de avondspits verloopt de afwikkeling vanaf de Jan Pieterszoon Coenstraat richting Schenkviaduct en de toerit van de Utrechtsebaan stroever, maar nog steeds niet onaanvaardbaar.

De alternatieve route (voor eventueel sluipverkeer) door de wijk naar de Utrechtsebaan loopt via de Charlotte de Bourbonstraat en de Schenkkade. Die route komt uit op de drukke kruising met de toen afrit van de Utrechtsebaan en heeft dan ook eenzelfde kans op vertraging als de route via de Prinses Beatrixlaan.

Het voordeel van het gebruik van deze alternatieve route is daarmee beperkt.

Overigens bestaat voor het verkeer vanaf de Jan Pieterszoon Coenstraat naar de Utrechtsebaan ook een alternatief via de (wat langere) route Prinses Beatrixlaan - Juliana van Stolberglaan en de kruising met de Clauslaan naar de Utrechtsebaan. Daarmee bestaat een alternatieve route met een kleinere kans op vertraging dan de route door Bezuidenhout-west en de route via de Prinses Beatrixlaan en Schenkade.

3. Leegstand in belendende kantoorpanden en ontsluiting op Beatrixlaan

Ten tijde van de kruispunttellingen zoals benoemd in de reactie op punt 1, was er voor het gebouw aan Beatrixlaan 15, bekend als de 'Zilveren Toren' sprake van een leegstand van 8.000 m² kantoorruimte. Het daar gevestigde bedrijf was voornemens het 'Nieuwe Werken'-concept in te voeren. Uiteindelijk is dit besluit teruggedraaid en is de leegstaande ruimte ingevuld met onder andere extra vergaderruimte en eenpersoonswerkkamers. Het pand is nu volledig bezet, echter is het aantal werkzame personen en het daarmee samenhangende aantal verkeersbewegingen niet toegenomen in vergelijking met de kruispunttellingen uit 2012.

Voor het pand aan de Jan Pieterszoon Coenstraat 7, bekend als 'Equinox' was ten tijde van de tellingen inderdaad sprake van een leegstand van 90%. Het pand was weliswaar verhuurd, maar was ten tijde van de tellingen niet in gebruik. Uitgaande van een evenredige leegstand van het aantal parkeerplaatsen waren op dat moment 81 van de 90 parkeerplaatsen niet in gebruik. In het aanvullend verkeersonderzoek is deze leegstand gecorrigeerd en meegenomen. Voor de resultaten van dit onderzoek wordt verwezen naar de reactie onder punt 6.

In de opzet van het stedenbouwkundig plan voor de inrichting van de Prinses Beatrixlaan is onder andere gekozen voor een gestrekt profiel van de weg met 2 rijstroken per richting voor het gemotoriseerde verkeer, vrij liggende fietspaden, trottoirs en bomen. Tevens is ervoor gekozen om de continuïteit van het profiel zo min mogelijk te onderbreken en geen (nieuwe) in- uitritten van garages aan de Prinses Beatrixlaan te situeren. Dit ook om potentiële conflicten tussen het autoverkeer van en naar de garages met de doorgaande fietsers (en voetgangers) te vermijden in het belang van de verkeersveiligheid. In die afweging heeft ook meegespeeld dat de Prinses Beatrixlaan onderdeel is van het hoofdnetwerk van fietsvoorzieningen volgens de Haagse Nota Mobiliteit. Uit de kruispuntentelling van 11 september 2012¹ blijkt dat op de route via de Prinses Beatrixlaan ongeveer vijf maal zo veel fietsers rijden als op de Jan Pieterszoon Coenstraat. Dat onderstreept het (verkeersveiligheids-) belang om de parkeergarage van de Monarch niet op de Prinses Beatrixlaan aan te sluiten. Door de in- uitritten te situeren in de zijstraten van de Prinses Beatrixlaan zoals de Jan Pieterszoon Coenstraat, worden ook storende en onveilige zogenaamde 'U-turn'-bewegingen op de kruisingen voorkomen.

4. Geprognosticeerde toename van het autoverkeer in Bezuidenhout-west als gevolg van de oplevering van een appartementencomplex in 2013.

De verkeerstoeiname van het appartementencomplex aan de Schenkweg 5 is abusievelijk niet in het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng van 4 maart 2013 opgenomen. Voor de 55 appartementen (starters- en studentenwoningen) geldt een totale parkeerbehoefte van 16 parkeerplaatsen. Gelet op de totale verkeersafwikkeling is de verkeerstoeiname die kan worden toegerekend aan dit appartementencomplex vrijwel verwaarloosbaar. Enerzijds omdat de (auto)verkeersproductie van bewoners van dit gebouw zeer beperkt is (circa 8 voertuigen in het spitsuur, uitgaande van 16 parkeerplaatsen met gemiddeld 50% aankomsten/vertrekken het spitsuur), de richting van dit verkeer tegengesteld is aan de drukke spitsrichting van de verkeersbewegingen naar de kantoren en anderzijds omdat bewoners van het appartementencomplex aan Schenkweg 5 deels ook gebruik zullen maken van de Schenkade en niet via de kruising met de Prinses Beatrixlaan rijden. Desondanks is deze ontwikkeling toch in het aanvullend verkeersonderzoek opgenomen. Voor de resultaten van dit onderzoek wordt verwezen naar de reactie onder punt 6.

5. Toegankelijkheid van hulpdiensten voor de wijk Bezuidenhout-west met name in de spits.

De bereikbaarheid van Bezuidenhout-west voor de hulpdiensten in de spits is gelet op de conclusie van het verkeersonderzoek en nog los van de eventueel te nemen maatregelen, niet in het geding. Daarbij wordt opgemerkt dat akoestische en optische signalen van de voertuigen van de hulpdiensten er aan bijdragen dat in geval van nood, de overige weggebruikers de weg vrij maken.

Los daarvan is de Veiligheidsregio Haaglanden nauw betrokken bij ontwikkelingen in de stad. In het kader van dit bestemmingsplan heeft de Veiligheidsregio Haaglanden op 12 december 2012 een advies gegeven over onderhavige ontwikkeling.

¹ Over de Prinses Beatrixlaan reden in twee richtingen 3160 fietsers, over de Jan Pieterszoon Coenstraat 662 fietsers

Ten aanzien van de bereikbaarheid van de hulpdiensten adviseert de Veiligheidsregio om haar via de gebruikelijke wegen bij deze ontwikkelingen te betrekken, zoals bijvoorbeeld via het ambtelijk Vooroverleg Verkeerszaken. Het college zegt toe de Veiligheidsregio te betrekken.

6. Algehele verkeersafwikkeling van het gebied dat begrensd wordt door de straten Schenkkade/Schenkweg tot aan de spoorzone, Prins Bernardviaduct vanaf de spoorzone tot en met de Utrechtse Baan/Boslaan, Juliana van Stolberglaan en de Laan van Nieuw Oost Indië, waarbij voornoemde straten zijn inbegrepen.

In het onderzoek van Goudappel Coffeng (maart 2013) zijn de gevolgen van de ontsluiting van de (nog te realiseren) parkeergarage van de Monarch op de Jan Pieterszoon Coenstraat en de kruising met de Prinses Beatrixlaan onderzocht. Op deze weg en kruising is de invloed van het verkeer van en naar de parkeergarage van de Monarch immers het grootst.

In de resultaten van dit onderzoek is een aantal mogelijke maatregelen genoemd die de verkeersafwikkeling soepeler zou kunnen laten verlopen. Het betreft de inrichting van de Jan Pieterszoon Coenstraat en de wijze waarop het verkeer op de verschillende richtingen van de kruising met de Jan Pieterszoon Coenstraat in de verkeerslichtenregeling en indeling van de opstelstroken wordt georganiseerd. Deze variant wordt meegenomen in de afweging van de maatregelen (zie ook hierna).

In de bredere omgeving van het plangebied zijn of worden maatregelen genomen die er voor zorgen dat de verkeersafwikkeling zo soepel mogelijk verloopt. Daarbij moet worden aangetekend dat het soms onontkoombaar is dat tijdens de spitsperiodes de doorstroming van het verkeer op kruispunten en hoofdroutes onder druk staat. Op dit moment wordt door de gemeente de vervanging voorbereid van de verouderde verkeerslichteninstallatie door een nieuwe moderne installatie op de kruising van de Schenkkade met de Prinses Beatrixlaan en de Utrechtsebaan. Daarmee kan de meest optimale verkeersafwikkeling worden gegarandeerd en is minder storingsgevoelig.

Verder is in het zeer recente verleden het Schenklein heringericht in het kader van het masterplan Beatrixkwartier en is onder andere een vierde opstelstrook toegevoegd op het deel tussen de afrit van de Utrechtsebaan en de Prinses Beatrixlaan. Deze extra strook heeft een duidelijke positieve bijdrage geleverd aan een betere verkeersafwikkeling van het verkeer vanaf de Utrechtsebaan naar de Prinses Beatrixlaan.

Voor de ontsluiting van de stad en de aansluiting op het rijkswegennet wordt gewerkt aan de plannen voor de aanleg van de Rotterdamsebaan, die de stad vanuit de Binckhorst rechtstreeks verbindt met de A4 en de A13. De aanleg van de Rotterdamsebaan heeft grote invloed op de verkeersafwikkeling via de parallel lopende Utrechtsebaan en zorgt er ook voor dat de aan- en afvoer van het verkeer tussen het rijkswegennet en het Beatrixkwartier beter en sneller kan verlopen.

In dit kader mag het grote succes van de aanleg van Randstad Rail in de Prinses Beatrixlaan met een halte op zeer korte loopafstand, recht tegenover de Monarch kavel niet onvermeld blijven. Deze ov-lijn die zowel de stad als de regio bediend is tot dusver zeer succesvol gebleken. In korte tijd is het vervoer gegroeid tot meer dan 7.000 passagiers per dag en het gebruik neemt nog steeds toe. Als alternatief voor de auto zijn RandstadRail en de beide NS stations Den Haag Centraal en Laan van Nieuw Oost Indië voor de werknemers en bedrijven in het Beatrixkwartier dan ook van grote betekenis en heeft een drukkend effect op het autogebruik in het woon-werkverkeer, zeker ook in dit deel van het Bezuidenhout.

Om toch een gekwantificeerd beeld aan reclamant te kunnen tonen, is het onderzoek van Goudappel Coffeng aangevuld met een analyse van de gevolgen van de toegenomen verkeersbewegingen als gevolg van het realiseren van Monarch III en IV op alle relevante kruisingen. Uit dit onderzoek (Verkeersafwikkeling rond de Monarch – Den Haag, PVT023/Kll, d.d. 23 mei 2013) blijkt dat wanneer het verkeer in pieken aankomt en vertrekt er zich vooral in de avondspits een onwaarschijnlijke situatie zou voordoen waarbij zich lange wachtrijen in de parkeergarage van De Monarch vormen. Goudappel verwacht dat deze situatie zich niet zal voordoen, omdat het personeel van de Monarch en de andere kantoorgebouwen het gedrag aanpast en de drukste uren gaat mijden of dat de gebruiker verkeersmanagementmaatregelen gaat nemen. Hier bestaan diverse voorbeelden van.

Daar zou overigens het verkeer op de openbare weg slechts beperkt hinder van ondervinden, omdat dit verkeer voorrang heeft boven het verkeer komend uit de parkeergarage van de Monarch.

Bij een bredere spits blijkt dat zowel in de ochtend- als avondspits weliswaar beperkte vertragingen optreden, maar dat hierdoor geen rijstroken of kruispunten geblokkeerd worden. Het verkeerssysteem kan het extra verkeer als gevolg van het realiseren van de Monarch verwerken.

In de ochtendspits wordt een maximale gemiddelde wachtrij verwacht van 100 meter op de linksafstrook van de Prinses Beatrixstraat richting de Jan Pieterszoon Coenstraat. Hiermee worden geen kruispunten of rijstroken geblokkeerd, aangezien de beschikbare ruimte 180 meter is. Wel zullen sommige auto's in de piektijd twee of meerdere cyclustijden nodig hebben om het kruispunt te kunnen passeren. De lange wachtrij op de afrit van de A12 naar de Schenkkade is onafhankelijk van de realisatie van De Monarch.

In de avondspits is het uitgaande verkeer vanuit de parkeergarage van de Monarch maatgevend. De wachtrij vormt zich in de garage zelf en is bij een breed vertrekpatroon gemiddeld maximaal 120 meter (24 auto's). Het overige verkeer ondervindt hiervan maar beperkt hinder, aangezien dit voorrang heeft boven het verkeer dat uit de parkeergarage komt. Met twee rechtsafstroken op de Jan Pieterszoon Coenstraat zou dit worden opgelost en kan het wegennet zelfs een meer gepeikt vertrekpatroon uit de parkeergarage verwerken.

Deze variant wordt meegenomen in de afweging van de te nemen maatregelen. Andere mogelijkheden zijn bijvoorbeeld het treffen van fysieke maatregelen aan de parkeergarage en het instellen van verkeersmanagementmaatregelen. De maatregelen dienen buiten het bestemmingsplan nog nader te worden uitgewerkt en vervolgens zal een keuze gemaakt worden welke maatregel(en) zal/zullen worden uitgevoerd.

7. Wijze van bebouwing en ruimtelijke inrichting J.P. Coenstraat

De hierna volgende 'artist impression' is door Ontwikkelingsmaatschappij De Monarch C.V. aan bewoners getoond. Deze impressie toont naar de mening van het college de Jan Pieterszoon Coenstraat in een stedelijke omgeving, waarbij er voldoende ruimte is voor een verkeersveilige inrichting van de openbare ruimte.



De afstand die wordt aangehouden vanaf de bebouwing tot de weg (het bouwvlak op de verbeelding) komt overeen met de afstand die ook in het vigerende bestemmingsplan 'Bezuidenhout-Midden 8^e herziening' dient te worden aangehouden. Dit betreft een vigerend recht, dat is overgenomen in het ontwerpbestemmingsplan 'Beatrixkwartier (Monarch)'.

Voor de afstand tussen Monarch IV en Equinox geldt op basis van het vigerende bestemmingsplan 'Bezuidenhout-Midden 8^e herziening' dat deze tussen de bouwvlakken aan weerszijden van de Jan Pieterszoon Coenstraat ten minste 32 meter dient te bedragen. Dat betekent dat op basis van dit bestemmingsplan de bebouwing van Equinox nog dichter naar de weg zou kunnen worden gebouwd, dan nu fysiek het geval is.

De Jan Pieterszoon Coenstraat en Equinox zijn opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan 'Bezuidenhout', dat naar verwachting eveneens op 27 juni 2013 aan de raad ter vaststelling zal worden voorgelegd. In dit bestemmingsplan wordt de bestaande bebouwing vastgelegd. Dat betekent dat de afstand tussen Monarch IV en Equinox niet verder kan worden verminderd door een bouwmogelijkheid ten noorden van Equinox langs de Jan Pieterszoon Coenstraat, zoals nog wel was opgenomen in het vigerend bestemmingsplan 'Bezuidenhout-Midden 8^e herziening'. Overigens is het binnen de invloedssfeer van dit bestemmingsplan niet mogelijk laad- en losactiviteiten nabij de hoofdingang van Equinox te reguleren. Zowel Equinox als de Jan Pieterszoon Coenstraat maken geen deel uit van dit bestemmingsplan.

Ten aanzien van de hoogte wordt opgemerkt dat het op basis van het vigerende bestemmingsplan 'Bezuidenhout-Midden 8^e herziening' mogelijk is om de zuidelijke kant van de Monarch-kavel te bebouwen met een gebouw van 72 meter hoogte. Dit betreft een vigerend recht dat in het bestemmingsplan 'Beatrixkwartier (Monarch)' wordt overgenomen.

Het huidige profiel van de Jan Pieterszoon Coenstraat is niet ongebruikelijk in het Beatrixkwartier. Ook de Prinses Marijkestraat in het verlengde van de Jan Pieterszoon Coenstraat kent een dergelijk profiel met aan weerszijden relatief hoge bebouwing.

Voor de inrichting van de Jan Pieterszoon Coenstraat wordt, net als alle wegen in de stad, het Handboek Openbare Ruimte gehanteerd. Hierin is ook de voorgeschreven maatvoering opgenomen. De Jan Pieterszoon Coenstraat is, tussen de gevels van beide gebouwen, breed genoeg voor een veilige verkeerssituatie. De daadwerkelijke inrichting vindt plaats buiten de invloedssfeer van het bestemmingsplan. Bij deze inrichting wordt een afweging gemaakt tussen verkeersveiligheid en de kwaliteit van de openbare ruimte.

Conclusie

Op grond van bovenstaande acht het college de zienswijze gegrond ten aanzien van de punten 3, 4 en 6 en ongegrond ten aanzien van de overige punten. Het ontwerpbestemmingsplan is naar aanleiding van de zienswijze en het aanvullend onderzoek van Goudappel Coffeng gewijzigd. Voor een overzicht van die wijzigingen wordt verwezen naar de bijgevoegde Staat van Wijzigingen.

Ra 2013. Haag Wonen

Namens Haag Wonen heeft E. van der Schans de volgende zienswijze ingediend (geciteerd):

“Met deze brief wil ik onze zienswijze kenbaar maken op het voorgenomen ontwerp - bestemmingsplan Beatrixkwartier (Monarch) dat van 8 maart t/m 18 april 2013 ter inzage ligt. De reden voor onze zienswijze is dat er sprake is van verandering in de verkeersbeweging in de Jan Pietersz. Coenstraat en Prinses Beatrixlaan. De mogelijke toename van de verkeersbeweging op een relatief klein gebied beïnvloedt de luchtkwaliteit. Het luchtkwaliteitsonderzoek in Bezuidenhout West wordt volgens onze informatie op dit moment uitgevoerd.

Doordat de resultaten van het onderzoek naar toename verkeersbeweging en luchtkwaliteit onvoldoende en/of niet bekend zijn kunnen we niet vaststellen wat de gevolgen zijn voor de bewoners van onze woningen in dat gebied.

Haag Wonen wil de mogelijkheid open houden om op later tijdstip invulling te geven aan ons bezwaar.”

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

Op 15 november 2007 is de Wet tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) in werking getreden. De Wet milieubeheer stelt onder andere dat projecten die de luchtkwaliteit Niet in betekenende mate (NIBM) verslechteren niet meer getoetst worden aan de grenswaarden en zondermeer doorgang kunnen vinden.

Per 1 augustus 2009 geldt als NIBM 3% van de grenswaarde. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging.

In paragraaf 4.5 van het ontwerpbestemmingsplan is gemotiveerd dat de ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt, niet in betekende mate bijdragen aan de lokale luchtkwaliteit. Het bestemmingsplan maakt de bouw van 21.000 m² bruto kantooroppervlak kantoren mogelijk en daarnaast is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor een hotel met een oppervlakte van 5.000 m². In deze Regeling niet in betekenende mate bijdragen is geen regel opgenomen voor de verkeersaantrekkende werking door een hotel, waaronder wordt verstaan tijdelijke huisvesting met gehele of gedeeltelijke verzorging. Het totaal aan kamers zal circa 110 (uitgaande van 45 m² per kamer) tot 166 kamers (uitgaande van 30 m² per kamer) bedragen. Voor deze hotelfunctie is uitgegaan van twee voertuigbewegingen per parkeerplaats als ritgeneratie.

Voor woningen binnen het stedelijke centrum met hoge een hoge dichtheid (waarin in geval van het Beatrixkwartier sprake is) wordt eveneens uitgegaan van 2 voertuigbewegingen per woning. Daarmee zijn de hotelkamers gelijk te stellen aan een woning.

Als wordt uitgegaan van de uitbreiding van het bruto kantooroppervlak met 21.000 m² ten opzichte van de bestaande planologische regeling en aan 166 woningen (in het worst-case scenario) gelijk te stellen hotelkamers, dan volgt uit de in paragraaf 4.5 opgenomen berekening dat deze uitbreiding niet in betekenende mate bijdraagt aan de lokale luchtkwaliteit. Het doen van nader onderzoek is niet noodzakelijk. Voor de verkeersaspecten wordt verwezen naar de reactie van de gemeente op de zienswijzen van de Wijkraad Bewonerscommissie Bezuidenhout-West.

Conclusie

Op grond van bovenstaande acht het college de zienswijze ongegrond.

ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Het voorliggende bestemmingsplan maakt de bouw van Monarch juridisch-planologisch mogelijk. Voor deze nieuwe ontwikkeling 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 ten minste 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.*

Bron: Afdeling 6.2 Grondexploitatie, Artikel 6.2.1 Bro

De bouw van de Monarch valt in de categorie 'de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen' waardoor de gemeente in principe verplicht is een exploitatieplan vast te stellen bij dit bestemmingsplan. De raad kan op basis van art. 6.12, tweede lid Wro echter besluiten om geen exploitatieplan vast te stellen wanneer:

- *het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is;*
- *het bepalen van een tijdvak of fasering als bedoeld in art. 6.13, eerste lid, onder c, 4° en 5°, niet noodzakelijk is;*
- *het stellen van eisen, regels of een uitwerking van regels als bedoeld in art. 6.13, tweede lid onder b, c en d, niet noodzakelijk is.*

Voor de in dit bestemmingsplan opgenomen ontwikkelingen is kostenverhaal anderszins verzekerd doordat de gemeente met de Ontwikkelingsmaatschappij een anterieure overeenkomst heeft gesloten. De ontwikkeling betreft een particulier initiatief, waarvoor de gemeente verder geen kosten maakt, die niet via de anterieure overeenkomst zijn verzekerd.

Daarnaast is het niet noodzakelijk om een tijdvak of fasering te bepalen als bedoeld in art. 6.13 eerste lid onder c, 4° en 5°, noch om eisen, regels of een uitwerking van regels te stellen als bedoeld in art. 6.13 tweede lid onder b, c en d van de Wro.

Conclusie

Het bestemmingsplan is economisch uitvoerbaar. Omdat het kostenverhaal voor de ontwikkelingen anderszins is verzekerd en aanvullende eisen niet noodzakelijk zijn wordt – op grond van artikel 6.12 tweede lid Wro – besloten geen exploitatieplan vast te stellen.

AMBTSHALVE WIJZIGINGEN

Zowel in de toelichting als in de regels zijn naast de wijzigingen als gevolg van de ingediende zienswijze een aantal ambtshalve wijzigingen doorgevoerd. Deze zijn opgenomen in de Staat van wijzigingen. Dit betreffen geen wijzigingen die van wezenlijke invloed zijn op de systematiek van het bestemmingsplan.

STAAT VAN WIJZIGINGEN

Plankaart

- Geen wijzigingen

Regels

- Artikel 3.2.1 onder l wordt gewijzigd in:
parkeervoorzieningen voor motorvoertuigen, fietsen en bromfietsen dienen op eigen terrein als ondergrondse gebouwde parkeervoorziening te worden gerealiseerd, overeenkomstig de parkeernormen als opgenomen in de hierna volgende tabel, waaraan minimaal moet worden voldaan, met dien verstande dat binnen de bestemming niet meer dan 750 parkeerplaatsen mogen worden gerealiseerd.

functie	Eenheid	Norm	Opmerkingen
Supermarkt	100 m ² bvo	2,50	
Winkel	100 m ² bvo	1,55	
Kantoren zonder baliefunctie	100 m ² bvo	0,60	
Kantoren met baliefunctie	100 m ² bvo	1,50	
Café/bar	100 m ² bvo	4,00	
Cafetaria/lunchroom	100 m ² bvo	1,90	
Restaurant	100 m ² bvo	1,20	
Hotel	kamer	0,50	
Primair onderwijs	100 m ² bvo	0,05	excl. K+R voorziening Conform CROW publicatie 182
Middelbaar onderwijs	100 m ² bvo	0,50	excl. K+R voorziening Conform CROW publicatie 182
HBO/ROC	100 m ² bvo	0,50	
Avondonderwijs	student	0,50	

- Artikel 3.2.1 onder m wordt gewijzigd in:
‘Het oprichten van gebouwen of gedeelten daarvan ten behoeve van geluidsgevoelige functies is slechts toegestaan indien deze ter plaatse van de geluidsgevoelige functies zijn voorzien van een dove gevel tenzij:
a. ter plaatse van de betreffende gevel de geluidbelasting ten gevolge van het rail- en wegverkeer voldoet aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, of;
b. ter plaatse van de betreffende gevel de geluidbelasting ten gevolge van het rail- en wegverkeer voldoet aan de door het bevoegd gezag vastgestelde hogere grenswaarde (voor rail- en wegverkeerslawaa).’

- Artikel 3.4 onder a wordt gewijzigd in:
‘onder b om daar waar op de verbeelding een maximale bouwhoogte van 58 meter is aangegeven een maximale bouwhoogte van 72 meter toe te staan, met dien verstande dat:
1. de daarmee samenhangende schaduwinder voldoet aan de norm, zoals omschreven in het besluit van de gemeenteraad van 14 juni 2011 (RIS 180461) voor nieuwbouwsituaties.
2. sprake is van een aanvaardbaar windklimaat’

- Artikel 3.5 onder d wordt toegevoegd:
‘Gebouwen of gedeelten daarvan ten behoeve van geluidsgevoelige functies zijn slechts toegestaan indien deze ter plaatse van de geluidsgevoelige functies zijn voorzien van een dove gevel tenzij:
a. ter plaatse van de betreffende gevel de geluidbelasting ten gevolge van het rail- en wegverkeer voldoet aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, of;
b. ter plaatse van de betreffende gevel de geluidbelasting ten gevolge van het rail- en wegverkeer voldoet aan de door het bevoegd gezag vastgestelde hogere grenswaarde (voor rail- en wegverkeerslawaa).’

- In artikel 3.6 wordt de verwijzing naar de parkeernormen gewijzigd in artikel 3.2.1 onder l.
- In artikel 6 onder c en d wordt ‘bijlage 2 Nota Parkeernorm Den Haag, inlegvel parkeernormen van de regels’ vervangen door ‘de regels’

Toelichting

- Op pagina 18 (paragraaf 3.1.2.1) wordt in de 2^e alinea ‘Zuid-Holland’ vervangen door ‘de provincie’

- Op pagina 31 (paragraaf 4.2) wordt de alinea 'Het bestemmingsplan maakt [...] Geluidhinder niet noodzakelijk' vervangen door: 'Het bestemmingsplan maakt onderwijs als geluidgevoelige functie mogelijk. Deze functie was in het geldende bestemmingsplan Bezuidenhout-midden 8^e herziening al mogelijk. Omdat de bebouwing voor een deel dicht bij de Utrechtsebaan kan worden geplaatst, is door Peutz een akoestisch onderzoek op basis van de Wet Geluidhinder uitgevoerd. Geconcludeerd kan worden dat realisatie van geluidsgevoelige functies in De Monarch mogelijk is mits er sprake is van een dove gevel ter plaatse van de geluidsgevoelige functie of aan de voorkeursgrenswaarde wordt voldaan (zie paragraaf 4.4).

- In paragraaf 4.3.2.1 en 4.12 wordt het eerste kwartaal van 2013 genoemd als periode waarin de raad een voorstel wordt voorgelegd om de overschrijding van het groepsrisico als gevolg van vervoer van gevaarlijke stoffen over de Utrechtsebaan aan te pakken en daardoor nieuwe ontwikkelingen mogelijk te maken. Deze periode wordt gewijzigd in juni 2013.

- In paragraaf 4.4 wordt na 'Geconcludeerd kan [...] akoestisch gezien mogelijk is' toegevoegd: 'In het bestemmingsplan is opgenomen dat het oprichten en gebruiken van gebouwen of gedeelten daarvan ten behoeve van geluidsgevoelige functies slechts is toegestaan indien de gebouwen zijn voorzien van een dove gevel tenzij:

- o ter plaatse van de betreffende gevel de geluidbelasting ten gevolge van het rail- en wegverkeer voldoet aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, of;
- o ter plaatse van de betreffende gevel de geluidbelasting ten gevolge van het rail- en wegverkeer voldoet aan de door het bevoegd gezag vastgestelde hogere grenswaarde (voor rail- en wegverkeerslawaaï).

- In paragraaf 4.4 wordt in de zin 'Uit dit onderzoek [...] de Prinses Beatrixlaan' de Jan Pieterszoon Coenstraat toegevoegd.

- In paragraaf 4.7 wordt de eerste alinea vervangen door: 'De beoordeling van het windklimaat met betrekking tot windhinder en windgevaar, is in Nederland vastgelegd in de norm NEN 8100 en deze wordt door de gemeente Den Haag gehanteerd (zie RIS 170509 d.d. 11 februari 2010). In de NEN 8100 wordt voor de beoordeling van het windklimaat derhalve onderscheid gemaakt tussen verschillende activiteitenklassen. Bij hogere windsnelheden kan tevens sprake zijn van gevaarlijke situaties zoals evenwichtsverlies bij het passeren van gebouwhoeken en dergelijke. Windhinder is iets wat in geen geval geheel te voorkomen is: als het stormt is de wind hinderlijk, wat voor maatregelen er ook getroffen worden. Het is daarom ook de kans op windhinder, die maatgevend gehouden wordt voor de beoordeling van het windklimaat. Voor windhinder wordt een drempelwaarde aangehouden van 5 m/s uurgemiddelde windsnelheid op loop- of verblijfsniveau. Afhankelijk van de activiteitenklasse wordt de waardering van het lokale windklimaat gekwalificeerd met 'goed', 'matig' of 'slecht'. Bij een goed windklimaat ondervindt men geen overmatige windhinder. In een situatie zonder overmatige windhinder heeft het merendeel van het publiek onder normale omstandigheden geen last van windhinder. Bij een matig windklimaat ervaart men af en toe overmatige windhinder. In een slecht windklimaat ervaart men regelmatig overmatige windhinder. In een dergelijke situatie heeft het merendeel van het publiek last van windhinder. Er wordt dan ook gestreefd om binnen de verschillende activiteitenklassen, een goed, eventueel nog matig windklimaat te realiseren.'

- In paragraaf 4.10 wordt op pagina 46 de laatste alinea gewijzigd in 'Uit de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Den Haag blijkt dat het plangebied is gelegen in zone 3. In deze bodemkwaliteitszone is de grond (0-2,0 m onder maaiveld) gemiddeld matig verontreinigd met lood, zink en PAK (teerachtige stoffen) en licht verontreinigd met cadmium, koper en kwik. Deze zone kan derhalve geheel als verdacht worden aangemerkt. Grondverzet vanuit en binnen deze zone, is niet mogelijk op basis van de bodemkwaliteitskaart.' en opgenomen na 'of een gefaseerde aanpak'

- Paragraaf 5.4 'Afwikkeling verkeer' wordt toegevoegd. Paragraaf 5.4 uit het ontwerpbestemmingsplan wordt doorgenummerd. 'Goudappel Coffeng heeft een analyse gemaakt van de gevolgen van de toegenomen verkeersbewegingen als gevolg van het realiseren van Monarch III en IV op alle relevante kruisingen. Uit dit onderzoek (Verkeersafwikkeling rond de Monarch – Den Haag, PVT023/Kll, d.d. 23 mei 2013) blijkt dat wanneer het verkeer in pieken aankomt en vertrekt er zich vooral in de avondspits een onwaarschijnlijke situatie zou voordoen waarbij zich lange wachtrijen in de parkeergarage van De Monarch gaan vormen. Goudappel verwacht dat deze situatie zich niet zal voordoen, omdat het personeel van de Monarch en de andere kantoorgebouwen het gedrag aanpast en de drukste uren gaat mijden of dat de gebruiker verkeersmanagementmaatregelen gaat nemen. Hier bestaan diverse voorbeelden van.

Daar zou overigens het verkeer op de openbare weg slechts beperkt hinder van ondervinden, omdat dit verkeer voorrang heeft boven het verkeer komend uit de parkeergarage van de Monarch.

Bij een gespreide spits blijkt dat zowel in de ochtend- als avondspits weliswaar beperkte vertragingen optreden, maar dat hierdoor geen rijstroken of kruispunten geblokkeerd worden. Het verkeerssysteem kan het extra verkeer als gevolg van het realiseren van de Monarch verwerken.

In de ochtendspits wordt een maximale gemiddelde wachtrij verwacht van 100 meter op de linksafstrook van de Prinses Beatrixstraat richting de Jan Pieterszoon Coenstraat. Hiermee worden geen kruispunten of rijstroken geblokkeerd, aangezien de beschikbare ruimte 180 meter is. Wel zullen sommige auto's in de piektijd twee of meerdere cyclustijden nodig hebben om het kruispunt te kunnen passeren. De lange wachtrij op de afrit van de A12 naar de Schenkkade is onafhankelijk van de realisatie van De Monarch.

In de avondspits is het uitgaande verkeer vanuit de parkeergarage van De Monarch maatgevend. De wachtrij vormt zich in de garage zelf en is bij een breed vertrekpatroon gemiddeld maximaal 120 meter (24 auto's). Het overige verkeer ondervindt hiervan maar beperkt hinder, aangezien dit voorrang heeft boven het verkeer dat uit de parkeergarage komt. Met twee rechtsafstroken op de Jan Pieterszoon Coenstraat zou dit worden opgelost en kan het wegennet zelfs een meer gepiekt vertrekpatroon uit de parkeergarage verwerken.

Deze variant wordt meegenomen in de afweging van de te nemen maatregelen. Andere mogelijkheden zijn bijvoorbeeld het treffen van fysieke maatregelen aan de parkeergarage en het instellen van verkeersmanagementmaatregelen. De maatregelen dienen buiten het bestemmingsplan nog nader te worden uitgewerkt en vervolgens zal een keuze gemaakt worden welke maatregel(en) zullen worden uitgevoerd.

Daarnaast zijn of worden in de bredere omgeving van het plangebied maatregelen genomen die er voor zorgen dat de verkeersafwikkeling zo soepel mogelijk verloopt:

- Op dit moment wordt door de gemeente de vervanging voorbereid van de verouderde verkeerslichteninstallatie door een nieuwe moderne installatie op de kruising van de Schenkkade met de Prinses Beatrixlaan en de Utrechtsebaan. Daarmee kan de meest optimale verkeersafwikkeling worden gegarandeerd en is minder storingsgevoelig.
- In het zeer recente verleden is het Schenkplein heringericht in het kader van het masterplan Beatrixkwartier en is onder andere een vierde opstelstrook toegevoegd op het deel tussen de afrit van de Utrechtsebaan en de Prinses Beatrixlaan. Deze extra strook heeft een duidelijke positieve bijdrage geleverd aan een betere verkeersafwikkeling van het verkeer vanaf de Utrechtsebaan naar de Prinses Beatrixlaan.
- Voor de ontsluiting van de stad en de aansluiting op het rijkswegennet wordt gewerkt aan de plannen voor de aanleg van de Rotterdamsebaan, die de stad vanuit de Binckhorst rechtstreeks verbindt met de A4 en de A13. De aanleg van de Rotterdamsebaan heeft grote invloed op de verkeersafwikkeling via de parallel lopende Utrechtsebaan en zorgt er ook voor dat de aan- en afvoer van het verkeer tussen het rijkswegennet en het Beatrixkwartier beter en sneller kan verlopen. Voor de aanleg van de Rotterdamsebaan en bijkomende maatregelen, investeren Den Haag samen met Haaglanden en het rijk de komende jaren circa 565 miljoen euro.
- In de Prinses Beatrixlaan is RandstadRail aangelegd met een halte op zeer korte loopafstand, recht tegenover de Monarch. Deze ov-lijn die zowel de stad als de regio bediend is tot dusver zeer succesvol gebleken. Als alternatief voor de auto zijn RandstadRail en de beide NS stations Den Haag Centraal en Laan van Nieuw oost Indië voor de werknemers en bedrijven in het Beatrixkwartier dan ook van grote betekenis en heeft een drukkend effect op het autogebruik in het woon-werkverkeer, zeker ook in dit deel van het Bezuidenhout'.
- In paragraaf 5.4 (ontwerpbestemmingsplan) wordt onder het kopje 'verkeer de tekst in de rechterkolom gewijzigd in:
'In het plangebied liggen geen wegen. De Utrechtsebaan en Prinses Beatrixlaan langs het plangebied en de Juliana van Stolberglaan en de Schenkkade op korte afstand van het plangebied zijn aangewezen als Hoofdverkeerswegen.
Voor de verkeersafwikkeling van het plangebied op de omliggende wegen wordt verwezen naar paragraaf 5.4'.
- In paragraaf 3.3.2.6, 4.12, 5.4, 5.5.3 wordt de verwijzing naar de parkeernormen gewijzigd in artikel 3.1.2.
- In paragraaf 5.4 wordt in de tabel in de zin 'Op bouwplanniveau [...] dienen te worden' toegevoegd dat het gaat om het minimum aantal parkeerplaatsen. Daarnaast wordt in de tabel toegevoegd dat in totaal niet meer dan 750 parkeerplaatsen mogen worden gerealiseerd.

- In paragraaf 5.5.3 vervalt de zin ‘Daarnaast is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om het metrage dat bestemd is voor onderwijs te vergroten.’ Deze wijzigingsbevoegdheid is niet opgenomen.
- In paragraaf 5.5.3 wordt de zin ‘mits aangetoond wordt dat wordt voldaan aan de normen voor bezonning en windhinder’ gewijzigd in ‘mits aangetoond wordt dat wordt voldaan aan de normen voor bezonning en sprake is van een aanvaardbaar windklimaat’.
- In paragraaf 5.5.3 wordt toegevoegd: ‘Het minimum aantal te realiseren parkeerplaatsen is opgenomen in de bouwregels van dit artikel. Op basis van de normen die in 3.2.1 onder l zijn opgenomen, kan berekend worden hoeveel parkeerplaatsen per functie minimaal gerealiseerd dienen te worden. Daarnaast geldt dat het totaal aantal parkeerplaatsen binnen deze bestemming niet meer mag bedragen dan 750 parkeerplaatsen.’

Bijlagen

- Goudappel Coffeng heeft een aanvullend verkeersrapport opgesteld: Verkeersafwikkeling rond De Monarch – Den Haag, PVT023/Kll, d.d. 23 mei 2013. Dit rapport is integraal als bijlage bij dit raadsvoorstel opgenomen.
- Het rapport behorende bij het akoestisch onderzoek is aangepast. De aanpassingen zijn niet van wezenlijke invloed op de conclusies van het rapport, zoals opgenomen bij het ontwerpbestemmingsplan. Het rapport ‘De Monarch te Den Haag - Akoestisch onderzoek vanwege wegverkeerslawaai in het kader van een bestemmingsplanprocedure’. Rapportnummer GK 4149-4-RA-004, d.d. 17 mei 2013’ is integraal als bijlage bij dit raadsvoorstel opgenomen.

BESLUITVORMING

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

De raad van de gemeente Den Haag,

Gezien het voorstel van het college van 28 mei 2013,

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 in het bij dit besluit behorende voorstel onder “Ingekomen zienswijzen” opgenomen, van Ra 2013.108 gedeeltelijk gegrond en gedeeltelijk ongegrond te verklaren en voor wat betreft de overige zienswijzen ongegrond te verklaren;
- III. tot herziening van de op het plangebied Beatrixkwartier (Monarch) betrekking hebbende regelingen:
 - Bestemmingsplan Bezuidenhout-Midden, 8^e herziening (Beatrixkwartier), vastgesteld bij raadsbesluit 161, d.d. 21-06-2001;
 - Parapluherziening Seksinrichtingen, vastgesteld bij raadsbesluit 199, d.d. 25-11-2004;
 - Parapluherziening Detailhandel Vuurwerk, vastgesteld bij raadsbesluit 207, d.d. 25 november 2004.
- IV. met in achtneming van de Staat van wijzigingen vast te stellen het Bestemmingsplan Beatrixkwartier (Monarch), bestaande uit de kaart NL.IMRO.0518.BP0220GBezuidenBea - 40ON.dgn met ondergrond NL.IMRO.BP0220GBezuidenBea -ondergrond.dgn, en regels, zoals deze bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte bescheiden zijn aangegeven, toegelicht en beschreven.
- V. dat bij het bestemmingsplan voor Beatrixkwartier (Monarch) geen exploitatieplan wordt vastgesteld.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van 27 juni 2013.

De griffier.

De voorzitter.

Een set van de ingekomen zienswijzen en het ontwerp-bestemmingsplan Beatrixkwartier (Monarch) ligt voor de raadsleden ter inzage in de leeskamer Griffie B03.18 (map no. 27).

Na vaststelling van het Bestemmingsplan Beatrixkwartier (Monarch) wordt het identificatienummer van het bestemmingsplan gewijzigd van NL.IMRO.0518.BP0220GBezuidenBea-40ON in NL.IMRO.0518.BP0220GBezuidenBea -50VA.