

Raadsbesluit 130

De raad van de gemeente Den Haag,

Gezien het voorstel van het college van 10 september 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 van Dagelijks Bestuur van het Stadsgewest Haaglanden (Ra 2013.490) en Hoogheemraadschap van Delfland (Ra 2013.514) in het bij dit besluit behorende voorstel onder “Ingekomen zienswijzen” opgenomen, gegrond te verklaren;
- III. de zienswijzen van Wijkraad Bezuidenhout-West (Ra 2013.374), mevrouw Knoef en de heer van Lomwel (Ra 2013.503), Gedeputeerde Staten van Zuid Holland (Ra 2013.598) en Haag Wonen (Ra 2013.599) in het bij dit besluit behorende voorstel onder “Ingekomen zienswijzen” opgenomen, ongegrond te verklaren;
- IV. de zienswijze van Verhagen Advies names Vesteda Project Development B.V. Amsterdam (Ra 2013.582) gegrond te verklaren voor wat betreft de punten ‘capaciteitsgroei’ en ‘windhinder’ en ongegrond te verklaren voor wat betreft de overige punten
- V. tot herziening van de op het plangebied RandstadRail HSE betrekking hebbende regelingen:
 - Bestemmingsplan Den Haag Nieuw Centraal, vastgesteld op 20-09-2007;
 - Bestemmingsplan Bezuidenhout-West, vastgesteld op 02-12-2010;
 - Bestemmingsplan Parapluherziening Detailhandel Vuurwerk, vastgesteld op 25-11-2004;
 - Bestemmingsplan Parapluherziening Seksinrichtingen, vastgesteld op 25-11-2004;
- VI. met in achtneming van de Staat van wijzigingen vast te stellen het Bestemmingsplan RandstadRail HSE, bestaande uit de kaart NL.IMRO.0518. BP0241ZRRHSE-40ON.dgn met ondergrond NL.IMRO.0518. BP0241ZRRHSE-ondergrond.dgn, en regels, zoals deze bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte bescheiden zijn aangegeven, toegelicht en beschreven.
- VII. dat bij het bestemmingsplan voor RandstadRail HSE geen exploitatieplan wordt vastgesteld.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van 17 oktober 2013.

De griffier.



De voorzitter.



Voorstel van het college inzake vaststelling bestemmingsplan RandstadRail HSE.

INLEIDING

Bij raadsmededeling van 13 juni 2013 (rm 2013.146 - RIS 259991) heeft het college aan de raad het ontwerp-bestemmingsplan RandstadRail HSE toegezonden.

- *Begrenzing van het plangebied*

Het plangebied is gelegen nabij het centrum van Den Haag en omvat een deel van het Centraal Station en een deel van het spoorwegemplacement. Het gebied wordt globaal begrensd door de Anna van Buerenstraat en (het verlengde van) het deel van de Laurens Reaelstraat parallel aan de spoorbaan; (een deel van) het spooremplacment ten zuiden van station Den Haag Centraal; de Rijnstraat; de stationshal van station Den Haag Centraal en het Schenkviaduct.

- *Aanleiding en doel*

Aanleiding

In 2006 werd de E-lijn (voorheen Erasmuslijn) van RandstadRail in gebruik genomen. Deze lijn is de lightrailverbinding die vanuit Rotterdam via onder andere Pijnacker/Nootdorp eindigt op station Den Haag Centraal. Al in de jaren negentig, tijdens de planontwikkeling van RandstadRail, werd duidelijk dat de eindhalte van de toenmalige Hofpleinlijn in de toekomst niet meer op het maaiveldniveau van station Den Haag Centraal zou kunnen worden gesitueerd. De NS hebben indertijd het stadsbestuur van Den Haag te kennen gegeven in de toekomst alle 12 sporen nodig te hebben voor de afwikkeling van het nationale treinvervoer. Voor de eindhalte van de toekomstige E-lijn zou dus een alternatief gezocht moeten worden.

In december 2001 is een bestuurlijke overeenkomst gesloten tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat, de Stadsregio Rotterdam en het Stadsgewest Haaglanden over de aanleg en financiering van RandstadRail. In deze overeenkomst was de aanlanding van de E-lijn nog niet opgenomen. In 2006 is overeenstemming bereikt over een aanlanding beneden maaiveld. Voor de hiermee gepaard gaande investeringen heeft het rijk in oktober 2006 een subsidiebeschikking afgegeven. Tijdens de uitwerking van dit plan bleek - mede als gevolg van verscherpte tunnelwetgeving - dat het ontwerp dusdanige veiligheidsmaatregelen met zich meebracht, dat de tunnelvariant financieel niet meer haalbaar was. Er is toen gezocht naar andere oplossingen. In een aantal expertmeetings is vervolgens het ontwerp voor een aanlanding volledig boven het busplatform (+2) als beste optie naar voren gekomen.

In april 2009 heeft de Gemeenteraad met deze variant ingestemd (RIS160021). Medio 2010 is hierop een belangrijke wijziging gekomen. Bij de planuitwerking van de variant volledig boven het busstation bleek dat bouwen op het busstation in technische zin vrijwel niet haalbaar was, omdat hier extreem hoge kosten tegenover stonden. Deze kosten waren nodig om de constructie van het busplatform te verstevigen. Het plan is daarom nogmaals aangepast tot het huidige plan: nog steeds met een niveau boven het busstation, maar met kolommen in de Anna van Buerenstraat, direct tegen het busstation aan. Deze laatste variant is vervolgens uitgewerkt tot een Voorlopig Ontwerp en een bijbehorende Business Case. De Raad heeft het ontwerp en de kredieten op 10 maart 2011 vastgesteld (RIS178698).

De ontwikkeling van de HSE op +2 niveau, zoals hierboven beschreven, was tot medio 2010 in eerste instantie opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan Bezuidenhout-West dat van 4 juni tot en met 15 juli 2010 ter inzage heeft gelegen. Omdat de planuitwerking van de laatste variant met kolomposities in de Anna van Buerenstraat nog niet ver genoeg uitgewerkt was, is deze ontwikkeling bij vaststelling van het bestemmingsplan Bezuidenhout-West in de gemeenteraad van 2 december 2010 uit het plan verwijderd.

Doel

Het doel van het bestemmingsplan is het mogelijk maken van een nieuw startstation: Haags Startstation E-lijn ofwel HSE. In de huidige situatie komt de E-lijn aan op de bestaande sporen 11 en 12 van het NS station in Den Haag. Dit was bedoeld als tijdelijke oplossing. Spoor 11 en 12 zullen weer in gebruik te genomen worden voor NS-materieel. Dit betekent dat een nieuwe aanlanding voor de E-lijn gerealiseerd dient te worden.

- Overige juridisch-planologische aspecten

Het bestemmingsplan vervangt gedeeltelijk de bestemmingsplannen Bezuidenhout-West en Den Haag Nieuw Centraal. Het bestemmingsplan Den Haag Nieuw Centraal is op 20 september 2007 door de gemeenteraad vastgesteld. Op 24 maart 2009 is het bestemmingsplan onherroepelijk geworden. Het bestemmingsplan Bezuidenhout-West is op 2 december 2010 door de gemeenteraad vastgesteld en op 25 februari 2011 onherroepelijk geworden.

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

- Parapluerziening Detailhandel Vuurwerk. In het bestemmingsplan Parapluerziening 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.
- Parapluerziening Seksinrichtingen. De regeling in de gemeentelijke leefmilieuverordeningen die seksinrichtingen verbiedt, is geïntegreerd in en vervangen door het bestemmingsplan Parapluerziening Seksinrichtingen (2003) waarmee aan alle geldende bestemmingsplannen in de gemeente Den Haag een regeling werd toegevoegd ten aanzien van seksinrichtingen.

PROCEDURE

- Inspraakprocedure

Bij besluit van burgemeester en wethouders, d.d. 11 juni 2013, RIS 259990, heeft het college besloten inspraak te laten plaatsvinden ter gelegenheid van de zienswijzenprocedure als bedoeld in art. 3.8 Wro.

- Terinzagelegging ontwerpbestemmingsplan

Op 17 juni 2013 is de kennisgeving van de terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan toegestuurd aan overlegpartners, waaronder de Provincie Zuid-Holland, het Stadsgewest Haaglanden, het Hoogheemraadschap van Delfland, de wijk- en belangenverenigingen en overige bij het plan betrokken instanties. Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 21 juni t/m 1 augustus 2013 ter inzage gelegen. Het ontwerp-bestemmingsplan was in te zien op www.ruimtelijkeplannen.nl en www.denhaag.nl/bestemmingsplannen. Op 4 juli 2013 is een informatiebijeenkomst gehouden.

Het college biedt de raad hierbij het ontwerp ter vaststelling aan. Het plan bestaat uit de plankaart met kenmerk NL.IMRO.0518.BP0241ZRRHSE-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 2013.374	Wijkraad Bezuidenhout-West
Ra 2013.490	Dagelijks Bestuur van het Stadsgewest Haaglanden
Ra 2013.503	
Ra 2013.514	Hoogheemraadschap van Delfland
Ra 2013.582	Verhagen Advies names Vesteda Project Development B.V. Amsterdam
Ra 2013.598	Gedeputeerde Staten van Zuid Holland
Ra 2013.599	Haag Wonen

Ontvankelijkheid zienswijzen

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

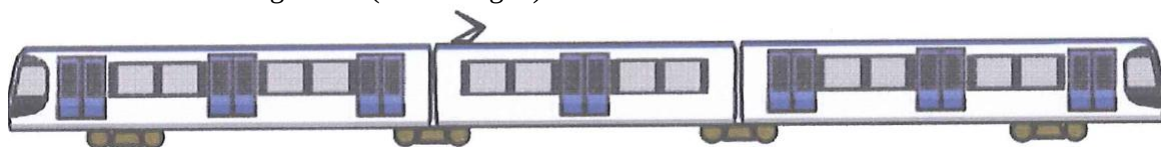
Behandeling zienswijzen

Namens Wijkraad-Bezuidenhout-West is de volgende zienswijze ingediend (geciteerd):
 “Met deze brief geeft de Wijkraad Bewonerscommissie haar zienswijze op het voorliggende Bestemmingsplan voor de HSE. Deze zienswijze gaat in op:

1. Akoestisch onderzoek verhoogde aanlanding HSE
2. Wijze van ruimtelijke inrichting spoorzone na oplevering

"Zowel in het akoestisch onderzoek als in het verslag van de her bepaling van het geluid van het RSG3 materieel wordt gesproken van "metro's die bestaan uit stellen van elk drie geledingen, die op gemeenschappelijke draaistellen rusten".

In de hierbij gebruikte afbeeldingen waren wij in de veronderstelling een voertuig/metrostel waar te nemen van twee geledingen en dus drie wagons (in spoorjargon ook wel "bakken" genoemd), waarvan de twee geledingen op een gemeenschappelijk draaistel rusten. Om verwarring te voorkomen zijn wij er bij deze zienswijze van uitgegaan dat we het hier daadwerkelijk hebben over het RSG3 materieel ook wel bekend onder de series 5500 en 5600 van de RET/Haaglanden (afbeelding 1.).



Afbeelding 1. RSG3 materieel

Akoestisch onderzoek verhoogde aanlanding HSE

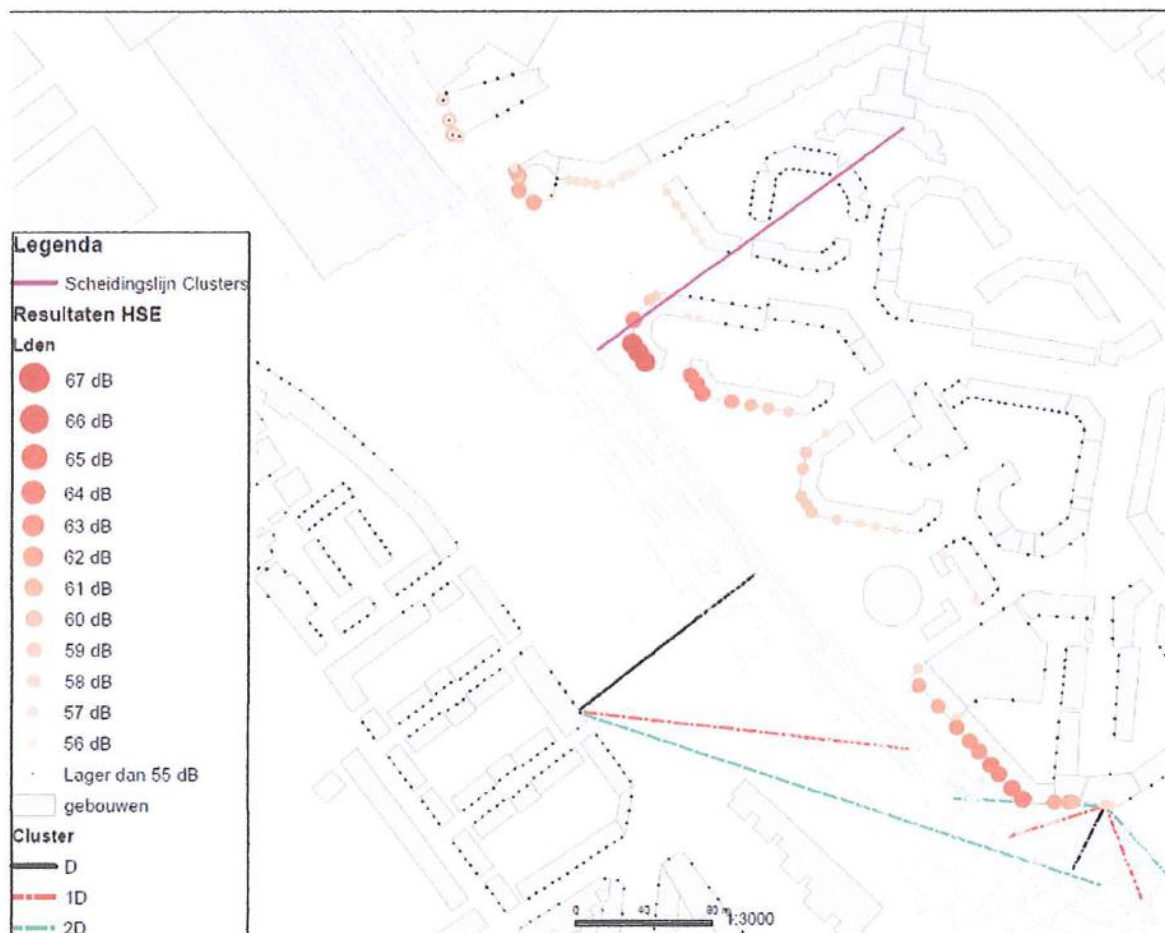
In de ontwikkelfase van het bestemmingsplan HSE is door bureau Tauw een akoestisch onderzoek verricht. Voor het gebruik van de in het onderzoek vermelde meetwaarden vragen wij verscherpte aandacht voor de volgende zaken. Trambaan "Voor de geluidemissie van de Haagse trams is geen wettelijke rekenmethode voorhanden. De emissiekentallen die voor trams in het Reken-en Meetvoorschrift geluid 2012 (RMG 2012) zijn opgenomen, zijn hoger dan van de in Den Haag rijdende trams. Voor trams wordt hierbij uitgegaan van een snelheid van 40 km/uur". Wij vragen ons hierbij of deze "emissiekentallen" ook gestaaft kunnen worden (hoger, dan wel juist lager zijn) ten aanzien van het zwaardere metromaterieel. Een metro is een aanzienlijk ander (zwaarder) voertuig dan een (stads-)tram en bereikt hogere kruissnelheden.

Emplacement

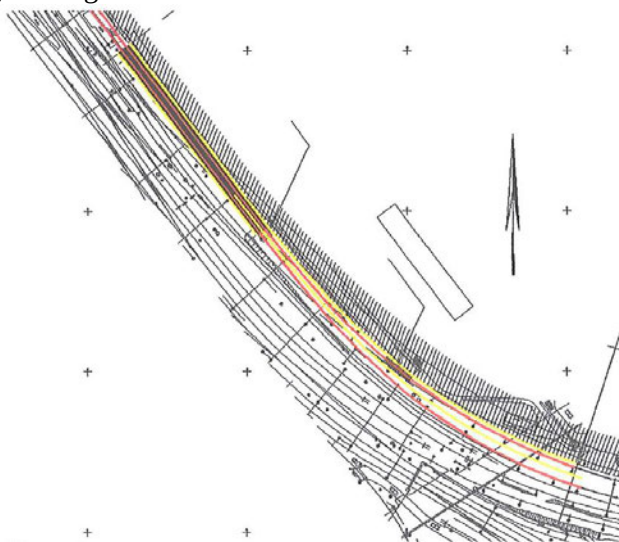
"Voor het berekenen van de grenswaarden zijn de berekende waarden conform 'model 4: 2014 MAT64 vervangen door SGMIDDAR' uit het geluidonderzoek met kenmerk Fe 17634-1-RA#003 van 23 juli 2010". Hoewel er op Den Haag Centraal veelvuldig SGM en DO-AR materieel in omloop is kunnen wij ons niet aan de indruk onttrekken dat daarnaast ook gebruik wordt gemaakt van oudere treinstellen (ICM) en voor intercitydiensten trek duw treinen voorzien van een elektrische locomotief. Met name locomotieven geven een aanzienlijk hogere geluidsbelasting zoals draaiende ventilatoren en extra rangeerbewegingen bij het aan en afkoppelen van treinstammen. Daarnaast is niet duidelijk of de berekende grenswaarden uit het gebruikte model gebaseerd zijn op het huidige aantal treinbewegingen (exclusief het gebruik van de sporen 11 en 12), dan wel het geprognosticeerde aantal treinbewegingen als de sporen 11 en 12 weer in gebruik zijn als "NS-spoor".

Doorrekening van de maatregelen

"Voor het doorrekenen van de maatregelen maken we twee clusters: één aan de zuidwestzijde en één aan de noordoostzijde". In figuur 2 zijn deze clusters weergegeven



Hierbij is het niet duidelijk of de sporensectie Leiden/Amsterdam extra geluid zal ontvangen als gevolg van een toegenomen rangeerintensiteit bij het in gebruik nemen van de sporen 11 en 12 (Dus bovenop het geluid dat door de HSE wordt veroorzaakt). Daarnaast lijkt het dat de sporensecties "Gouda" en "Rotterdam" niet zijn opgenomen bij het doorrekenen van de geluidsbelasting. Hoewel deze secties iets verder gelegen zijn maken deze wel degelijk onderdeel uit van het "totale pakket aan geluid" dat de wijk Bezuidenhout-West zal bereiken. Met name de geluiden in de krappe boogstraal naar station Hollands Spoor zijn hierbij evident aanwezig. Middenbermscherm en geprognosticeerde plaats van de overloopwissel Conform de tekening is op de aarden baan een zogeheten overloopwissel geprognosticeerd in een bocht en nabij woningen (Figuur 3). Om het geluid te elimineren wordt o.a. gebruik gemaakt van een middenbermscherm.



Figuur 3.

Om het geluid verder te elimineren verzoeken wij u deze overloopwissel zodanig te situeren dat deze wordt opgeschoven in de richting van Station Mariahoeve zodanig dat dit wissel achter het Schenkviaduct komt te liggen. Het middenbermscherm hoeft dan niet onderbroken te worden en er ontstaat dan geen extra frictie van de wielbanden als gevolg van een "bocht in een bocht".

Railruwheidsmetingen en her bepaling geluidcategorie RSG3-metro

Er zijn railruwheidsmetingen en geluidsmetingen uitgevoerd aan het RSG3 materieel. Het doel van de metingen zijn nagaan of het (R)SG3-materieel na de revisie van de wiel profielen in de stillere spoorvoertuigcategorie 7 in plaats van de huidige categorie 8 kan worden ingedeeld. De railruwheidsmetingen en de geluidsmetingen zijn uitgevoerd ter plaatse van km 13.327, op spoor 2 (westzijde, rijrichting Den Haag richting Rotterdam). Deze locatie bevindt zich tussen de stations Nootdorp en Pijnacker Centrum.

Hierbij merken wij op dat de metingen hebben plaatsgevonden op een vlak horizontaal liggend spoor. Het profiel van het toekomstige HSE-tracé bevat een bocht en een helling. Vooral het inkomende metroverkeer zal als gevolg van de bocht een weinig snelheid kunnen maken. Hierdoor ontstaan extra tractiegeluiden bij het aanzetten op de aarden baan. Wij denken dat de vermelde waarden in het onderzoek zullen afwijken als gevolg hiervan waardoor de geluidbelasting hoger zal zijn dan de referentiewaarden. Daarnaast betreft het hier materieel waarvan de wielbanden een revisie hebben gekregen. Bij slijtage van wielbanden en spoor zal het geluid overeenkomstig hoger uitvallen. Is de vervoerder van plan om de revisie termijnen van spoor en wielflens te verkleinen opdat de categorie 7 waarden blijvend worden gehandhaafd? Tenslotte moet worden opgemerkt dat het RSG3 materieel van de series 5500 en 5600 exploitatief door elkaar heen zijn opgenomen in de omloop van de betrokken wagendiensten door de RET. Wordt dan het vermeende materieel dat ook zal worden ingezet op de zogenaamde "Hoekse Lijn" ook aangepast aan dergelijke kortere revisie intervallen?

Aanvulling op bovenstaand:

In de gemeenteberichten van 3 juli jl. staat vermeld: Randstadrail Haags Startstation E-lijn, ontwerpbestemmingsplan, er is vastgesteld dat er een hogere grenswaarde(n) tot en met 67 dB wordt verleend in verband met railverkeerlawaaï ten behoeve van 262 woningen. Hier tegen dient de wijkraad/bewonerscommissie Bezuidenhout West bezwaar in, aangezien 67 dB veel te hoog is voor deze 262 woningen. Nu ondervinden deze bewoners al veel overlast van het spoor en door de verlening tot en met 67 dB zal de overlast nog erger worden.

Wijze van ruimtelijke inrichting spoorzone na oplevering

Bij de presentatie op de bewonersavond en in de hieraan voorafgaande klankbordgroep HSE is een visie gepresenteerd door de Gemeente Den Haag voor de herinrichting van de spoorzone. Hoewel de inrichting van de spoorzone formeel buiten het plangebied van het bestemmingsplan HSE valt hebben wij toch gemeend om een aantal zaken met betrekking tot de herinrichting van de openbare ruimte mee te nemen in deze zienswijze. De herinrichting is immers een gevolg van de uitvoer van het bestemmingsplan HSE en daardoor onlosmakelijk hiermee verbonden. De herinrichting van de spoorzone zal bij ongewijzigde uitvoering ten koste gaan van parkeerruimte. Dit is in het geheel niet acceptabel. De parkeerdruk in de wijk zal als gevolg van de oplevering van het appartementencomplex op de locatie Schenkweg 5 alleen maar toenemen. De herinrichting van de spoorzone mag in geen geval leiden tot een verminderd aanbod van parkeerruimte.

Figuur 4

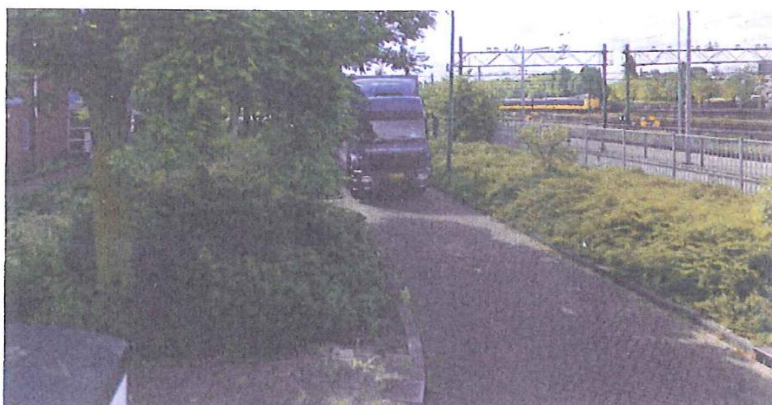


Foto 1

In het herinrichtingvoorstel is sprake van een verkeersluwe Laurens Reaelstraat ter hoogte van de huisnummers 107-115. Om de zichtlijnen van het spoorpark hierbij niet te onderbreken is bedacht dat er een zeer smalle rijbaan zal komen die optisch gezien niet als doorgaande weg aangemerkt kan worden (doch dit wel is). De inrichting van de weg zal hier afwijken van wat voor een doorgaande weg gebruikelijk is, zowel qua breedte van de rijbaan als de geprognosticeerde ligging. Dit zal bij de verkeersdeelnemers een verwarrend verkeersbeeld geven omdat niet duidelijk is of het hier een fietspad, dan wel gecombineerde rijbaan betreft, waarvan het trottoir in de geprognosticeerde situatie niet direct aan de rijbaan zal grenzen. Voor wat betreft de breedte van deze rijbaan zal deze ontoereikend zijn voor tweerichtingsverkeer auto's en doorgaand fietspad (zie huidige situatie foto 1). Daarnaast hebben de bewoners van het voornoemde complex geen laad en losmogelijkheden voor de portiekingang. Bij laden en lossen zal dientengevolge de gehele rijbaan geblokkeerd gaan worden. De Wijkraad verzoekt hierbij dringend om de as van dit weggedeelte te verleggen dat trottoir en rijbaan aansluiten zodanig dat de weg langs de appartementen zal komen te lopen (Rode lijn in figuur 4). Het resterende groengedeelte zal breder zijn waarmee de zichtlijnen van het spoorpark richting de "Witte Anna" gehandhaafd zullen worden. Beter nog, er loopt dan geen u weg" meer door het spoorpark maar erlangs.

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

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

Op 10 april heeft het college in het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening het concept-ontwerpbestemmingsplan toegezonden aan de overlegpartners. In dat kader heeft reclamant op 7 mei een vooroverlegreactie gegeven, die in hoofdstuk 7 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan van een reactie is voorzien. De door reclamant op 10 juli 2013 ingediende zienswijze is in grote mate gelijklopend aan de vooroverlegreactie. De reactie van het college op de vooroverlegreactie is op die punten overgenomen in onderstaande beantwoording.

Materieel

Het is inderdaad zo dat het RSG3 materieel bestaat uit drie geledingen die op gemeenschappelijke draaistellen rusten. Daarbij bestaat één stel oftewel één rekeneenheid uit drie geledingen.

Akoestisch onderzoek verhoogde aanlanding HSE

Trambaan

De emissiekentallen van Haagse trams kunnen gestaafd worden. Voor de 'Haagse trams' is in vergelijking tot de in het Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012 opgenomen emissiekentallen van Rotterdamse - en Amsterdamse trams (en spoorvoertuigcategorie 7) door adviesbureau DGMR in 2003 een akoestische vergelijkingsonderzoek (met kenmerk L.02.1210.A) uitgevoerd; als aanvulling op het toenmalige 'Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaaï 2002'.

Emplacement

De gebruikte gegevens zijn afkomstig uit het akoestisch onderzoek met kenmerk FC17634-1-RA#003 van 23 juli 2010 van adviesbureau Peutz. Op basis van dat onderzoek met de vermelde uitgangspunten is de milieuvergunning voor het emplacement afgegeven. Het college heeft geen reden om aan te nemen dat deze uitgangspunten niet correct zijn.

Doorrekening van de maatregelen

In het akoestisch onderzoek is, zoals de Wet geluidhinder voorschrijft, alleen onderzocht welke effecten de nieuwe sporen van HSE hebben op omliggende woningen. De sporen Leiden/Amsterdam en spoor 11 en 12 maken geen deel uit van het nieuwe spoor en zijn derhalve ook geen onderdeel van het maatregelenonderzoek. Het geluid van de bestaande sporen en wegen rondom het plangebied is wel betrokken in de gecumuleerde geluidsbelasting. In die zin is wel rekening gehouden met het 'totale pakket aan geluid' waarover de Wijkraad spreekt.

Middenbermscherm en geprognosticeerde plaats van de overloopwissel

Onduidelijk is waar de Wijkraad zich op baseert in haar stelling dat deze wissel in een bocht ligt. Genoemd wissel ligt ter plaatse van de bestaande voetbalkooi. Op die plaats liggen de sporen van de HSE in een rechte lijn. De bocht begint bij het waterbassin en loopt door tot voorbij het Schenkviaduct. Bovendien is het zo dat een wissel in een boog om meerdere redenen ongewenst is:

- Allereerst is er het aspect veiligheid. In een spoorboog ligt het spoor in “verkanting”: de binnenste spoorstaaf ligt lager dan de buitenste spoorstaaf. Bij twee naast elkaar gelegen sporen in een boog heeft dat tot gevolg dat er in de dwarsdoorsnede van de spoorbaan een zogenoemd zaagtandprofiel ontstaat. Bij het nemen van een wissel in een boog zal door de verschillende hoogtes van de spoorstaven onderling het metrostel heen en weer bewegen én omhoog en omlaag bewegen. Door de centrifugaalkracht zal het metrostel de neiging vertonen om meer dan gewenst naar “buiten” te willen bewegen, terwijl de verkanting juist bedoeld is om dat tegen te gaan. Dat is onveilig en dus ongewenst.
- Daarnaast vraagt een dergelijke ligging van een wissel veel meer onderhoud omdat het wissel zwaarder belast wordt door het schudden van het metrostel. De betrouwbaarheid van de dienstregeling komt daardoor in het geding vanwege mogelijke extra storingen. Dat is ongewenst, nog los van de hogere kosten die daar mee gemoeid zijn.
- Tot slot geeft een wissel op die plaats een extra beperking op de dienstregeling vanwege de seinplaatsing. Vanuit de dienstregeling bezien verdient het de voorkeur om het doorgaande spoor zo lang mogelijk vrij van wissels te houden en worden wissels zo dicht als mogelijk nabij een station, in dit geval de HSE, geplaatst. Verschuiven van het wissel, als dat technisch al mogelijk zou zijn, is vanuit oogpunt van maximale benutting van de beschikbare spoorcapaciteit daarom ongewenst.

Railruwheidsmetingen en herbepaling geluidcategorie RSG3-metro

Onderaan de helling in de bocht heeft het binnenkomend metroverkeer een snelheid van circa 70 tot 80 km/h. De helling begint kort na het Schenkviaduct, grofweg ter hoogte van de Schenkweg nummer 60 – 62. Gegeven de snelheid zal er bij normaal spoorgebruik nagenoeg geen sprake zijn van extra aanzetten. Daarom kunnen de vermelde waarden in het rapport wel degelijk als referentiewaarden worden gebruikt.

De voertuigseries SG3 en RSG 3 zijn in technische zin identiek. Het onderscheid zit alleen in kleur: SG3 is overwegend grijs, RSG3 is wit met blauw. SG3 wordt ook aangeduid als de 5500-serie, RSG3 als 5600-serie. Het is juist dat beide materieelsoorten op de HSE kunnen worden ingezet. Inzet van SG3 voertuigen gebeurt alleen als daar vanwege de beschikbaarheid van materieel reden voor is. De volledige RSG3 serie en 8 stuks voertuigen van de SG3 serie zijn voorzien van de wielbanden met het nieuwe profiel. Alleen deze voertuigen rijden op de E-lijn.

De RET gaat inderdaad vaker onderhoud plegen aan deze wielbanden. Dat gebeurt enerzijds door de vervangingstermijn van de wielbanden te verkorten: na 400.000 km in plaats van 900.000 km. Anderzijds gebeurt dat ook door tussentijds extra onderhoud te plegen door het bijslijpen van het bandprofiel: eens in de 9 maanden in plaats van 15 maanden.

Voor wat betreft de revisietermijnen aan het spoor kan gesteld worden dat daarvoor formeel géén nieuwe termijnen gesteld zijn, maar dat er technische eisen gesteld zijn waar het spoor altijd minimaal aan moet voldoen. Het onderhoudsregime is zo opgesteld dat aan de hand van periodieke inspecties en keuringen telkens wordt vastgesteld of het spoor nog aan die eisen voldoet, dan wel in welk tempo de technische staat van het spoor afneemt. Op basis daarvan wordt dan het vereiste onderhoud uitgevoerd. Met een dergelijk onderhoudssysteem is geborgd dat het spoor altijd aan de gestelde eisen blijft voldoen.

De vraag over materieelgebruik op de zogenaamde “Hoekse Lijn” (vermoed wordt dat bedoeld is op de lijn tussen Rotterdam en Hoek van Holland) staat naar opvatting van het college buiten de orde van het onderhavige bestemmingsplan en wordt om die reden buiten behandeling gelaten.

Bezwaar hogere grenswaarden

Het bezwaar van reclamant tegen de hogere grenswaarde(n) wordt behandeld in het kader van die procedure.

Wijze van ruimtelijke inrichting spoorzone na oplevering

Het college dankt de Wijkraad voor haar visie op de ruimtelijke inrichting van de spoorinrichting. Zoals de Wijkraad zelf al aangeeft, valt dit punt buiten de orde van dit bestemmingsplan. Om die reden zal op deze plaats niet inhoudelijk worden gereageerd op dit aspect. De Wijkraad is in de afgelopen tijd actief betrokken bij onder meer de definitieve vormgeving en inrichting van het landschapsplan. Dat zal ook in de toekomst zo blijven. In dat kader zal de reactie van de Wijkraad worden meegenomen bij de planvorming.

Conclusie

Op grond van vorenstaande overwegingen acht het college de zienswijze ongegrond.

Ra 2013.490

Dagelijks Bestuur van het Stadsgewest Haaglanden

Namens het Dagelijks Bestuur van het Stadsgewest is de volgende zienswijze ingediend (geciteerd):

“De gemeente Den Haag heeft het ontwerpbestemmingsplan “HSE Randstadrail” gestuurd naar het Dagelijks Bestuur (DB) van het Stadsgewest Haaglanden in het kader van de zienswijzeprocedure.

Het bestemmingsplan beoogt een juridisch-planologisch kader te creëren voor de realisatie van een station voor lightrailvoertuigen naast het station Den Haag Centraal. Daarnaast worden de bouw mogelijkheden van kantoren boven het station uit het geldende bestemmingsplan meegenomen in dit ontwerpbestemmingsplan.

Bij brief van 12 juni 2013 en in het kader van het voorontwerpbestemmingsplan heeft het DB geadviseerd om bij het ontwerpbestemmingsplan de Toelichting zodanig aan te passen dat de bouw mogelijkheid van kantoren in overeenstemming wordt gebracht met de in november 2012 vastgestelde regionale Kantorenstrategie 2012-2020. Mogelijk vanwege onze verlate reactie is de Toelichting van het ontwerpbestemmingsplan niet aangepast. Wij adviseren u daarom om de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan aan te vullen met een referentie aan de actuele regionale Kantorenstrategie 2012-2020. Hierin staat vermeld dat op deze locatie slechts kantoren met een totale oppervlakte van 40.000 m² te realiseren. In het ontwerpbestemmingsplan bestaat de mogelijkheid om 45.000 m² aan kantorenmetrage te realiseren met de mogelijkheid om nog 12.800 m² aan voornoemde metrage toe te voegen. U wordt verzocht om in de toelichting dit verschil te onderbouwen.

Wij danken u voor de toezending van dit ontwerpbestemmingsplan en zullen de vervolgprocedure met belangstelling volgen”.

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

Op 10 april 2013 is onder andere het Stadsgewest Haaglanden gevraagd om in het kader van het vooroverleg een reactie te geven op het concept-ontwerpbestemmingsplan ‘Randstadrail (HSE)’. In deze uitnodiging is gevraagd om uiterlijk 10 mei te reageren. Vervolgens is het ontwerpbestemmingsplan op 11 juni 2013 in het college besproken om vervolgens vanaf 21 juni 2013 ter inzage te worden gelegd. De vooroverlegreactie van het Stadsgewest is na de collegevergadering ontvangen en om die reden niet betrokken bij het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan. Wel heeft de Provincie Zuid-Holland een min of meer gelijklopende vooroverlegreactie gegeven die door het college van een reactie is voorzien. Deze reactie is opgenomen in hoofdstuk 7.

Conform het verzoek van reclamant wordt hoofdstuk 3 aangevuld met de actuele regionale Kantorenstrategie 2012-2020.

Daarnaast wordt de toelichting aangevuld met een onderbouwing van het verschil in metrages tussen de Kantorenstrategie en metrages die zijn opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan.

Op 20 september 2007 heeft de raad het bestemmingsplan ‘Den Haag Nieuw Centraal’ vastgesteld, op 20 mei 2008 is het bestemmingsplan door Gedeputeerde Staten goedgekeurd en op 24 maart 2009 onherroepelijk geworden. In dit plan zijn de gronden ter plaatse van het busplatform bestemd als Stationsdoeleinden III. Deze bestemming maakt het mogelijk om 45.000 m² bvo kantoren te realiseren.

Daarnaast is een vrijstellingsmogelijkheid opgenomen, waarmee het college het toegestane bruto-vloeroppervlak aan kantoren met maximaal 24.800m² kan vergroten (en dus niet 12.800 m², zoals door reclamant wordt aangegeven). Voorwaarde is wel dat het Stadsgewest Haaglanden hiermee kan instemmen. In het ontwerpbestemmingsplan 'Randstadrail (HSE)' zijn deze metrages overgenomen.

In de Kantorenstrategie Haaglanden 2012-2020 is voor deze locatie een onduidelijk metrage opgenomen. Op pagina 47 zijn de voorstellen voor planreductie opgenomen. Hierin wordt onder Den Haag, Centraal Station het busplatform, per abuis, niet genoemd. In de bijlage van de Kantorenstrategie Haaglanden is het busplatform wel opgenomen met een metrage van 40.000 m². Ook dit moet een verschrijving zijn, aangezien de oude Kantorenstrategie Haaglanden uit gaat van een metrage van 65.000 m² (Partiële Herziening Kantorenstrategie Haaglanden uit 2007). Omdat het busplatform niet als te vervallen plan is opgenomen, zou kunnen worden opgemaakt dat daarmee de omvang van 65.000 m² uit de Partiële Herziening Kantorenstrategie Haaglanden uit 2007 nog van kracht is.

Zoals hiervoor aangegeven is sprake van het overnemen van de vigerende juridische regeling. Daaraan is de regeling voor het startstation toegevoegd. Het metrage van 45.000 m² wijkt af van het metrage dat is opgenomen op de factsheet in de bijlage van de Kantorenstrategie Haaglanden, echter wordt bij de vervallen plannen de locatie niet benoemd. Daaruit zou kunnen worden opgemaakt dat er geen reductie is aangebracht ten opzichte van de 65.000 m² die is opgenomen in de Partiële Herziening Kantorenstrategie Haaglanden uit 2007 en is daarmee het bestemmingsplan in lijn met de Kantorenstrategie Haaglanden.

Voor de afwijkmogelijkheid, waarmee het college het toegestane bruto-vloeroppervlak aan kantoren met maximaal 24.800m² kan vergroten, is als voorwaarde opgenomen dat het Stadsgewest Haaglanden hiermee kan instemmen. Hiermee is de regionale afstemming verzekerd.

Conclusie

Op grond van vorenstaande overwegingen acht het college de zienswijze gegrond.

Ra 2013.503

hebben de volgende zienswijze ingediend

(geciteerd):

“Hierbij maken we gebruik van de mogelijkheid om een schriftelijke zienswijze in te dienen tegen het ontwerpbestemmingsplan Randstad Rail HSE. We verzenden deze zienswijze zowel digitaal als per post.

Wij hebben het gedeelde eigendom van het appartement Prins Willem Alexanderweg 341, Den Haag. Dit appartement bevindt zich in de woontoren La Fenêtre. La Fenêtre ligt vlak naast de Anna van Buerenstraat, die onderdeel uitmaakt van het plangebied. Daarom zijn wij belanghebbende en ontvankelijk in onze zienswijze.

We zijn teleurgesteld dat de HSE niet ondergronds kan worden aangelegd. In plaats daarvan komt het eindstation zelfs op +2 niveau boven de Anna van Buerenstraat, zeer dicht langs woningen in De Witte Anna, Bezuidenhout-West en ook ons eigen appartement in La Fenêtre. Dit baart ons (en vele anderen in dit gebied) grote zorgen. Vandaar dat we deze zienswijze indienen.

Onderstaand vindt u onze reactie nader onderbouwd.

Geluid

De HSE zal zo'n 53 meter onder ons balkon doorrijden. Er komen schermen om de spoorlijn van 1,5 meter hoog. Daar hebben wij niets aan. Deze schermen zullen het geluid eerder nog omhoog geleiden richting onze woning dan dat de geluidsoverlast er voor ons minder door wordt. Kan de zogenaamde 'netkous' niet doorlopen tot aan het Prins Bernhardviaduct en dicht gemaakt worden (overkapt) om de geluidsoverlast te verminderen?

Volgens het huidige plan zal de HSE zeer dicht langs La Fenêtre rijden. Hierdoor wordt in de onderste appartementen de wettelijke norm overschreden.

Op onze etage wordt de norm van 55dB niet overschreden. Echter, de geluidsbelasting voor buitenruimtes is niet berekend, terwijl het woongenot juist daar achteruitgaat. Bovendien gaan de berekeningen uit van gemiddeldes over de dag. Terwijl op het moment van passeren van een voertuig van Randstadrail dit wel hoorbaar zal zijn. Dit gebeurt maar liefst 15 keer per uur. Tijdens de aanleg van de HSE rail hebben we een bouwput onder ons balkon. In het ontwerp bestemmingsplan kunnen we geen prognose vinden van de bouw duur van het voorgestelde project. Vast staat dat we geruime tijd overlast zullen ondervinden van bouwwerkzaamheden onder ons balkon. De ervaring met de nieuwbouw van Den Haag Centraal station leert dat die overlast aanzienlijk is. NB. het HSE bouwproject ligt nog veel dichterbij onze flat.

Aanzicht en uitzicht La Fenêtre

De woontoren La Fenêtre, waar volgens het huidige ontwerpbestemmingsplan de HSE heel vlak langs zal lopen, is ontworpen door de architect Rudy Uytenhaak. Het bijzondere en kenmerkende van La Fenêtre is dat het op palen gebouwd is. Dit geeft een ruimtelijk effect. Daarnaast, doordat in de gevel ook in horizontale richting elke twee traveeën 10 centimeter verspringen, ontstaat een diagonaal zigzagpatroon dat de gevel een opvallend reliëf verleent. Vanaf het busplatform en vanaf het Prins Bernhard viaduct is dit een mooi aanzicht (zie de bijlage). Wanneer de HSE volgens het huidige plan wordt aangelegd (op +2 niveau boven de Anna van Buerenlaan) is deze schoonheid niet meer te zien, ook niet door toekomstige kopers. Bovendien, wordt het uitzicht vanuit ons appartement minder mooi, omdat we op de HSE neer kijken en de Anna van Buerenlaan niet meer te zien is. Die straat wordt een donker hol.

Waardedaling als gevolg van geluidsoverlast en verminderd aanzicht en uitzicht

Indien en voor zover het concept-bestemmingsplan in ongewijzigde vorm zou worden aangenomen, dan brengt dat voor ons een waardedaling van onze woningen met zich mee. Immers, de geluidsoverlast, met name bij het gebruiken van het balkon, zal behoorlijk toenemen. Daarnaast neemt het aanzicht en uitzicht af, zoals hierboven benoemd. Dat zal onze verkoopprijs straks ten nadele beïnvloeden. Als e.e.a., mocht doorgaan volgens het huidige plan zullen wij een beroep doen op planschade,

Noodzaak

Het ontwerp bestemmingsplan HSE geeft aan dat in 2011 gemiddeld 10,000 reizigers gebruik maakten van de E-lijn van Randstadrail (pagina 12). De verwachting is dat dit aantal zal verdubbelen. Wij vragen ons af waar deze verwachting op gebaseerd is. Wanneer is deze voorspelling gemaakt? Is rekening gehouden met de trend waarbij meer mensen een of meer dagen thuiswerken? Is rekening gehouden met de mogelijkheid dat de recessie langere tijd aan blijft houden? In het ontwerp bestemmingsplan gaat het om 'het aantal mensen dat gebruik maakt van de E-lijn', maar die mensen doen niet allemaal Den Haag Centraal aan. We hebben gelezen¹ dat de gerealiseerde reizigersgroei van de E-lijn bijvoorbeeld deels verklaard wordt door buslijnen in de gemeente Lansingerland, die aangepast zijn waardoor niet meer rechtstreeks met de bus naar Rotterdam gereisd kan worden maar op lijn E overgestapt moet worden. Deze reizigers komen echter niet op Den Haag Centraal.

Ook uit het jaarverslag van de RET 2012 blijkt dat de reizigersgroei in belangrijk mate aan Den Haag Centraal voorbij gaat: "Ondanks alle bezuinigingen nam het aantal reizigerskilometers in 2012 met vier procent toe. Deze toename is vooral toe te schrijven aan het succes van metrolijn E. Vanaf december 2011 rijdt metrolijn E rechtstreeks tussen Den Haag en Slinge, zonder overstap op Rotterdam Centraal. Deze doorkoppeling heeft geleid tot een forse reizigersgroei."

De forse reizigersgroei op de E-lijn in 2012 is dus vooral veroorzaakt door doortrekking van de metrolijn E (Randstad Rail) naar Slinge in december 2011. Het ligt niet voor de hand dat deze reizigers uitstappen of instappen op de Randstadrail in Den Haag Centraal (dan zullen ze de trein nemen van Den Haag naar Rotterdam of omgekeerd),

Ons inziens moet niet gekeken worden naar het aantal mensen dat gebruik maakt van de lijn, maar naar het aantal mensen dat in en uitstapt in Den Haag Centraal. Is de prognose dat dit aantal ook zo zal groeien?

Op dit moment kan de E-lijn gebruik maken van spoor 11 en 12 van de NS. In de praktijk zien we dat er alleen gebruik wordt gemaakt van spoor 11. De sporen 11 en 12 bevinden zich onder het busplatform en geven daarom geen geluidsoverlast en geen aanzicht/uitzichtverlies,

Waarom kunnen deze sporen niet gebruikt blijven worden? AI in de jaren negentig heeft de NS met het stadsbestuur afgesproken dat zij in de toekomst alle 12 sporen nodig heeft voor de afwikkeling van het nationale treinvervoer. Inmiddels zijn we 20 jaar verder, Is dit nog steeds het geval? Heeft de NS de extra sporen op middellange termijn echt nodig?

Duurzaamheid

Ons inziens is het ontwerp bestemmingsplan niet duurzaam, zoals verwoord in de ruimtelijke strategie van Den Haag. De ruimtelijke strategie van Den Haag steunt op twee pijlers: "De Wereld in Den Haag" en "Den Haag in de Wereld". De Wereld in Den Haag gaat over het verstevigen en robuust maken van de basis of het fundament van de stad met goede leefmilieus om te wonen, werken, ondernemen en recreëren (pagina 17 van het ontwerp bestemmingsplan). Het plangebied ligt binnen de in de structuurvisie opgenomen kanszone Centrum. We lezen dat de gemeente de stedelijkheid in het centrum wil versterken en dat de functie van het centrum als ontmoetingsplaats van verschillende 'werelden' (wonen, werken en recreëren) de komende decennia een extra impuls moet krijgen. Hieraan gerelateerd lezen we: "Tegelijkertijd zal door toevoeging van wonen, voorzieningen en werkgelegenheid de regionale centrumfunctie verder worden uitgebouwd". Wanneer de gemeente de woon-en werkfunctie van het centrum belangrijk vindt, is het geen duurzame oplossing om te kiezen voor een station op +2 niveau omdat hierdoor het leefklimaat voor bewoners, passanten en werkenden in deze kanszone verslechtert. Een sneltram zo vlak langs je woning of kantoor geeft geen impuls aan wonen, werken, ondernemen en recreëren in deze kanszone. Laat staan dat er sprake is van een leefbare stad, waar volgens de 'Haagse Nota Mobiliteit' naar gestreefd wordt.

Alternatieven

Gegeven bovenstaande moet naar ons idee een andere afweging gemaakt worden tussen kosten en leefklimaat. Waarbij zoals boven aangegeven het nog maar de vraag is of dit nieuwe station op middellange termijn überhaupt nodig is. Mocht dat toch zo zijn dan verdienen alternatieven de voorkeur die het leefklimaat minder benadelen, bijvoorbeeld een tunnel, een spoor op maaiveldniveau, of aanleg verder weg van de Anna van Buerenlaan (meer naar het midden). Is er nagedacht over de mogelijkheid om de E-lijn naar Station Holland Spoor te laten lopen? Op zijn minst zou in het huidige ontwerp de baan overkapt moeten worden om de voortdurende geluidshinder te voorkomen.

Samengevat verzoeken wij deze zienswijze in behandeling te nemen en het ontwerpbestemmingsplan te heroverwegen. Met als doel e.e.a. aan te passen zodanig dat de hierboven aangevoerde bezwaren worden ondervangen. We hopen u hiermee voldoende over onze standpunten te hebben geïnformeerd".

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

Geluid

Getoetst is of de ontwikkeling van HSE voldoet aan de Wet geluidhinder en het gemeentelijk beleid. De Wet geluidhinder schrijft voor dat de geluidbelasting getoetst wordt op de gevels. Die uitkomsten zijn opgenomen in het geluidonderzoek dat is opgenomen in bijlage 1 van het bestemmingsplan. Hieruit blijkt dat als gevolg van de ontwikkeling van HSE de voorkeursgrenswaarde voor de woning van reclamanten niet wordt overschreden. Voor de woning van reclamanten is er daarmee geen juridische grondslag voor het nemen van maatregelen. Wel wordt de voorkeursgrenswaarde op andere woningen in 'La Fenêtre' overschreden. Daarom worden maatregelen genomen om geluidsoverlast voor omwonenden zoveel mogelijk te beperken. Alle geluidreducerende maatregelen die financieel doelmatig zijn (hierbij wordt, op vrijwillige basis, gebruik gemaakt van de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder (DMC)) en niet stuiten op bezwaren van technische of stedenbouwkundige aard zullen worden doorgevoerd.

Het verlengen en overkappen van de 'netkous' zijn maatregelen die niet worden genoemd in het kader van de Wet geluidhinder en daarom in het kader van de DMC niet zijn beschouwd. Wel zijn deze maatregelen in het kader van het ontwerp beschouwd. Beide maatregelen zorgen voor relatief extreem hoge bouwkosten. Het overkappen leidt er bovendien toe dat er sprake is van een tunnel en daarom aan veel strengere brandveiligheidseisen moet worden voldaan. Ook zonder toets aan het DMC kan worden aangegeven dat deze maatregelen niet doelmatig zijn.

Op basis van de Wet geluidhinder hoeft voor buitenruimtes de geluidsbelasting niet te worden berekend. Ook het gemeentelijk beleid stelt geen eisen aan de geluidbelasting van buitenruimtes. Daarmee is er geen grondslag om onderzoek te doen naar de geluidsbelasting voor buitenruimtes. Het berekenen van gemiddeldes over de dag is in lijn met de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder.

Tijdens de bouwperiode is overlast door de bouwwerkzaamheden niet geheel te voorkomen. Uiteraard zal tijdens de bouw geprobeerd worden overlast zo veel mogelijk te beperken. Volgens de huidige planning zal de HSE gebouwd worden in de periode april 2014 – mei 2016.

Aanzicht en uitzicht La Fenêtre

Het college is met reclamant van mening dat het gebouw La Fenêtre een bijzonder gebouw is. Het zicht op de gevel zal vanaf het Bernhardviaduct (zijde busplatform) weliswaar verminderen, maar het gebouw is zodanig hoog dat een groot deel van het gebouw zichtbaar blijft. Zeker van grotere afstand zal La Fenêtre een dominant en fraai onderdeel van de skyline blijven.

Wat betreft het zicht op de Anna van Buerenstraat kan worden aangegeven dat de helft van het viaduct boven het busplatform staat en de andere helft boven de Anna van Buerenstraat. Dit, gecombineerd met de grote afstand tussen de kolommen en de hoogtemaat tussen busplatform en HSE-viaduct zorgt voor voldoende daglicht op de Anna van Buerenstraat.

Waardedaling als gevolg van geluidsoverlast en verminderd aanzicht en uitzicht

Het staat reclamanten vrij om bij het college van burgemeester en wethouders een verzoek om planschadevergoeding als bedoeld in artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening in te dienen, indien zij menen daarvoor in aanmerking te komen. Deze procedure kan worden aangespannen zodra het bestemmingsplan onherroepelijk is.

Bij de beoordeling van een planschadeverzoek dient het oude planologische regime te worden vergeleken met het nieuwe planologische regime. Daarbij is niet de feitelijke situatie van belang, maar hetgeen planologisch maximaal kon en kan worden gerealiseerd.

Noodzaak

De treindienst (soort, frequentie, aantallen bakken) van een traject dat met één specifiek wagenpark wordt bediend, wordt bepaald door de grootste drukte op dat traject. De E-lijn wordt op het Rotterdamse deel inderdaad drukker gebruikt dan op het Haagse deel. Maar het blijft één treindienst op één traject, waardoor de treindienst op het hele traject gelijk moet blijven. Mogelijkheden om de treinsamenstelling ergens op het traject van de E-lijn te wijzigen zijn er niet. Voor wat betreft het aantal instappers op Den Haag Centraal kan worden aangegeven dat het aantal instappers op de E-lijn in 2012 ten opzichte van 2011 met 23% gestegen is.

Tellingen laten zien dat er door de jaren heen een groei is van het aantal reizigers dat gebruik maakt van de E-lijn. De prognose is dat er tot en met 2016 nog steeds sprake zal zijn van behoorlijke groei, en dat daarna de groeicurve zal afvlakken.

Opgemerkt wordt dat de noodzaak om een nieuw HSE-station te bouwen overigens niet ingegeven wordt door de reizigersaantallen van de E-lijn zelf. Zoals hierna wordt aangegeven, wordt die noodzaak bepaald door het vervallen van de tijdelijk geboden mogelijkheid om de sporen 11 en 12 te mogen gebruiken.

Het is inderdaad zo dat in de praktijk hoofdzakelijk gebruik wordt gemaakt van spoor 11. Spoor 12 wordt alleen gebruikt bij onregelmatigheden in de dienstregeling. Indien de E-lijn gebruik maakt van HSE is dit ook zo. Het noordelijke spoor zal voor circa 10 % van de voertuigen worden gebruikt, het zuidelijke spoor voor circa 90 %. Vanaf de eerste wissel richting de Laan van NOI is het spoorverkeer gelijkmatig over het noordelijke en zuidelijke spoor verdeeld. Deze verdeling is zo gekozen omdat treinen bij vertrek dan zoveel mogelijk rechtdoor kunnen rijden en niet hoeven te wisselen van baan.

De extra sporen heeft NS in de toekomst nog steeds nodig. De capaciteit van het Nederlandse spoornetwerk moet beter worden benut en waar mogelijk worden vergroot om aan de huidige en de toekomstige vraag van de vervoerders te kunnen voldoen. Daarom werken ProRail en NS aan het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Daarmee moeten reizigers op de drukste trajecten vanaf 2020 elke 10 minuten kunnen opstappen op een intercity of een sprinter. Dit is echter een ontwikkeling die zich buiten de kaders van het bestemmingsplan 'Randstadrail (HSE)' afspeelt.

Duurzaamheid

In de structuurvisie, vastgesteld in 2005, is voor de Kanszone Centrum aangegeven dat in de komende jaren door toevoeging van wonen, voorzieningen en werkgelegenheid de regionale centrumfunctie verder wordt uitgebouwd. Daarnaast is aangegeven dat Den Haag als Wêreldstad aan Zee optimaal moet zijn aangesloten op internationale verbindingen: maximale aansluiting op de Europese hogesnelheidstreinen en op de luchthavens Schiphol en Airport Rotterdam voor respectievelijk intercontinentale en Europese bestemmingen. Op regionaal niveau wordt ingezet op uitbreiding van Randstadrail.

Een van de kwaliteiten van de Kanszone Centrum is de goede bereikbaarheid. Mede om die reden zijn er mogelijkheden tot uitbreiding van het aanbod van woningen, werkgelegenheid en voorzieningen. Eén van de maatregelen om die bereikbaarheid te behouden en versterken is de aanleg van het Haags Startstation E-lijn. Daarnaast is in de structuurvisie opgenomen dat, door toevoeging van wonen, voorzieningen en werkgelegenheid de regionale centrumfunctie verder zal worden uitgebouwd. Passend in dat beleid zijn de laatste jaren onder andere een fors aantal woningen (Babylon) en een belangrijke onderwijsvoorziening (universiteit Leiden met studentenwoningen) toegevoegd. Dit is gebeurd door verdichting met hoogbouw, waardoor het grondgebruik van de omgeving sterk verbeterd is. De aanleg van de HSE geschiedt ook door dubbel grondgebruik door gebruik te maken van een viaductconstructie. Door de E-lijn op enkele kolommen te plaatsen binnen de openbare ruimte wordt desondanks het beslag op de openbare ruimte zo klein mogelijk gemaakt en door de forse afstanden tussen de kolommen zal er ook genoeg daglicht op het straatniveau komen.

In de bestemmingsplanprocedure is uitvoerig aandacht besteed aan de gevolgen voor leefbaarheid rondom HSE. Zo is er een akoestisch onderzoek uitgevoerd om te onderzoeken of de voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden. Dat blijkt op een aantal plaatsen wel het geval te zijn. Om de gevolgen voor de leefbaarheid zoveel mogelijk te beperken worden alle maatregelen die doelmatig zijn, geëffectueerd. Daarnaast zijn een bezonningsonderzoek en onderzoek naar windhinder uitgevoerd. Uit deze onderzoeken blijkt dat de leefbaarheid niet onevenredig wordt aangetast. Voor dergelijke ontwikkelingen is nooit uit te sluiten dat enkele omwonenden in een beperkte mate hinder ondervinden. Van een onleefbare stad is geenszins sprake.

Alternatieven

De door reclamant aangegeven alternatieven zijn allen onderzocht. Vanaf de jaren negentig, tijdens de planontwikkeling van Randstadrail, zijn verschillende alternatieven onderzocht. In 2006 is overeenstemming bereikt over een aanlanding beneden maaiveld, maar tijdens de uitwerking van dit plan bleek – mede als gevolg van verscherpte tunnelwetgeving – dat het ontwerp dusdanige veiligheidsmaatregelen met zich meebracht, dat de tunnelvariant financieel niet meer haalbaar was. Er is toen gezocht naar andere oplossingen. In een aantal expertmeetings is vervolgens het ontwerp voor een aanlanding volledig boven het busplatform (+2) als beste optie naar voren gekomen. Bij de planuitwerking van deze variant bleek dat bouwen op het busstation vanwege extreem hoge kosten niet haalbaar was. Deze kosten waren nodig om de constructie van het busplatform te verstevigen. Het plan is daarom nogmaals aangepast tot het huidige plan: nog steeds met een niveau boven het busstation, maar met kolommen in de Anna van Buerenstraat, direct tegen het busstation aan.

De mogelijkheid om de E-lijn naar station Hollands Spoor te laten lopen is in het kader van de HSE niet bezien. De HSE is onderdeel van het grotere project Randstadrail. Randstadrail is in de voorliggende jaren gerealiseerd en in dienst genomen. Vanaf de indienstneming is Den Haag Centraal opgenomen als eindstation in Den Haag. Vanaf de indienstneming (en ook al daarvóór) is bekend dat het gebruik van de sporen 11 en 12 tijdelijk zou zijn.

De bouw van de HSE maakt het mogelijk om dat tijdelijke gebruik te laten eindigen en de sporen 11 en 12 weer voor heavy rail in gebruik te laten nemen. Feitelijk is de HSE het laatste in de gemeente Den Haag nog te realiseren onderdeel van Randstadrail.

Of en zo ja op welke wijze de bestuurders in de jaren vóór de indienstneming van Randstadrail de optie van doortrek naar Hollands Spoor gezien hebben, valt naar de opvatting van het college buiten het kader van de beoordeling van het voorliggende bestemmingsplan.

Conclusie

Op grond van vorenstaande overwegingen acht het college de zienswijze ongegrond.

Ra 2013.514 Hoogheemraadschap van Delfland

Namens het Hoogheemraadschap van Delfland is de volgende zienswijze ingediend (geciteerd):

“In het kader van artikel 3.8, lid 1 onder b van de Wet ruimtelijke ordening heeft u ons de kennisgeving over de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan Randstadrail (HSE) toegezonden.

Het ontwerpbestemmingsplan, zoals dat ter inzage ligt, geeft ons aanleiding om een zienswijze in te dienen. Onze zienswijze heeft betrekking op:

- paragraaf 4.7.2.1 'Waterkwantiteit'; U beschrijft hierin het volgende: "Volgens de Watervisie hoeven in dit plan geen maatregelen te worden genomen.". Wij verzoeken u dit te vervangen door aan te geven, hoe een eventuele toename van verhard oppervlak wordt gecompenseerd.
- een tekstuele aanpassing. In de waterparagraaf geeft u als volgt het boezem peil aan =: peil 0,43 NAP. Wij verzoeken u dit aan te passen naar het volgende: -0,43 m NAP.

Wij vertrouwen erop, dat u bij de vaststelling van het bestemmingsplan rekening met onze zienswijze houdt”.

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

In de beantwoording van de vooroverlegreactie van het Hoogheemraadschap heeft het college aangegeven dat het plan, zoals dat in paragraaf 5.2 is beschreven, bestaat uit het station, een brugconstructie en aarden baan. Het station en de brugconstructie zijn gelegen boven reeds bestaande verharding. Vervolgens is het spoor gelegen op een aarden baan. Daarmee neemt het verharde oppervlak niet toe. Overeenkomstig het verzoek van reclamant wordt in paragraaf 4.7.2.1 de volgende tekst toegevoegd:

‘[...] omdat het verharde oppervlak niet toeneemt. Het station en de brugconstructie zijn gelegen boven reeds bestaande verharding. Het spoor is gelegen op een aarden baan’.

Daarnaast wordt overeenkomstig het verzoek van reclamant in de waterparagraaf de notitie van peil ‘-0,43 NAP’ gewijzigd in ‘-0,43 m NAP’.

Conclusie

Op grond van vorenstaande overwegingen acht het college de zienswijze gegrond.

Ra 2013.582 Verhagen Advies namens Vesteda Project Development B.V. Amsterdam

Namens Vesteda Project Development B.V. Amsterdam heeft Verhagen Advies) [REDACTED]

[REDACTED] de volgende zienswijze (geciteerd):

‘Per brief van 17 juni 2013 heeft u mijn cliënte, Vesteda Project Development B.V. Amsterdam, Postbus 75675 te 1070 AR Amsterdam, op de hoogte gesteld van de terinzagelegging van het ontwerp bestemmingsplan "Randstad Rail (HSE)". U heeft de gelegenheid geboden een zienswijze in te dienen. Namens Vesteda Development B.V. Amsterdam, Vesteda Investment Management B.V. en Stichting DRF I, Claude Debussylaan 15 te 1082 MC Amsterdam, hierna tezamen te noemen: 'Vesteda' dient ondergetekende, [REDACTED], senior juridisch adviseur bij Verhagen Advies, Postbus 1617 te 3260 BC Oud-Beijerland deze zienswijze in op voornoemd bestemmingsplan. Een volmacht wordt op eerste verzoek toegezonden.

Vesteda Project Management B.V. en Vesteda Investment Management B.V. Amsterdam hebben het unieke appartementencomplex La Fenêtre te Den Haag ontwikkeld en gebouwd.

De eigendom van de appartementen, health club en parkeergarage is in handen van Stichting DRF I. De appartementen zijn geadresseerd Prins Willem Alexanderweg 99 tot en met 345 en de parkeergarage Anna van Buerenstraat 120. Teneinde dit bouwplan te realiseren, zijn in 1999 de eerste ontwerptekeningen ingediend. In die periode was er absoluut nog geen sprake van dat de E-lijn, hierna te noemen E-lijn, op een hoger niveau dan maaiveld aangelegd zou worden. In 2006 was sprake van aanlanding op -i-niveau en voor dat doel is in oktober 2006 een subsidiebeschikking afgegeven. De ondergrondse aanleg van de E-lijn bleek financieel niet haalbaar vanwege verscherpte tunnelwetgeving. Eerst in de expertmeetings in het najaar van 2008 is de variant + 2 naar voren gekomen. Vervolgens blijkt uit de stukken dat in april 2009 werd ingestemd met deze variant, waarna de voorbereidingen eind mei 2011 werden stilgezet. Eind april 2012 is de beslissing genomen om door te gaan met de + 2-variant.

Het appartementencomplex la Fenêtre bevat luxe appartementen van 93 m² tot 150 m², penthouses van 208 tot 227 m², een parkeergarage en een health club. De appartementen zijn voorzien van hoogwaardige faciliteiten. De woontoren is onder architectuur gebouwd. Vesteda heeft op dit moment 107 appartementen in eigendom, en ook 114 parkeerplaatsen en de health club. Het gebouw staat op hoge poten boven een oplopende openbare route, die aansluit op het viaduct. Deze verhoging is als een sokkel en biedt ruimte aan entrees, health center, bergingen en parkeergarage. De opzet van deze bouw is het ruimtelijk effect dat bereikt wordt met deze uitvoering. De plattegrond van de toren heeft de vorm van een trapezium: breed naar het westen en smal naar het oosten. De gevels zijn geheel van glas. Verspringingen in de voorgevel zorgen voor een opvallende textuur die spelend met licht een sterk kristallijn effect geven. Dit geeft een beeldbepalend aanzicht op de gevel vanuit de wijde omgeving. De draagconstructie in de plint bestaat uit schuin geplaatste kolommen. Het is juist vanwege de constructie en situering van de woontoren zo dichtbij de aan te leggen E-lijn, dat deze zienswijze wordt ingediend.

Bouwhoogte 70 meter?

De E-lijn wordt gesitueerd op het niveau + 2. De bestemmingsgrens, waar binnen gebouwd mag worden, is gesitueerd op enkele meters afstand van de gevel van la Fenêtre.

In de bestemming II gemengd 3" staat op de plankaart een maximale bouwhoogte van 70 meter aangegeven en een maximaal bebouwingspercentage van 45%. In het akoestisch onderzoek is een doorsnedetekening gevoegd, waarbij is aangegeven dat het Prins Bernhardviaduct met het busplatform op 7.60 meter hoogte wordt gesitueerd en het perron ten behoeve van de E-lijn op 14 meter. Daarboven zal de overkapping gerealiseerd worden. Het is dan onbegrijpelijk waarom op de plankaart een bouwhoogte van 70 meter is aangegeven, terwijl dat niet noodzakelijk is voor de aanleg van de E-lijn met de overkapping. Deze hoogte dient in ieder geval aangepast te worden naar de voor de E-lijn benodigde hoogte.

Externe veiligheid

In paragraaf 4.3 wordt de externe veiligheid toegelicht. Onderscheid wordt gemaakt in een minimum beschermingsniveau uitgedrukt als plaatsgebonden risico (pr) en een groepsrisico (gr). In deze paragraaf wordt met betrekking tot het plaatsgebonden risico toegelicht hoe omwonenden worden ingelicht in geval van een (dreigende) calamiteit. In deze paragraaf is niet aangegeven wat het risico is voor de omwonenden, die op enkele meters afstand van de E-lijn wonen. Dit risico dient eerst onderzocht te worden. Immers, als er iets gebeurt op het perron of bij de rail ter plaatse van la Fenêtre dan is de ramp voor het gebouw, dat immers is geplaatst op stalen kolommen, niet te overzien. Voor dit risico wordt speciale aandacht gevraagd, omdat hier sprake is van een uniek bouwproject. Hoe groot is dit risico en wat zijn de maatregelen die de veiligheid van de bewoners van de woontoren garanderen.

Windbelasting

Noch uit de toelichting, noch uit de overige bijlagen bij het bestemmingsplan blijkt dat de windbelasting tussen de hoogbouw en de E-lijn is onderzocht. Ondergetekende benadrukt het belang van het onderzoek naar de windbelasting die zal optreden bij aanleg van de E-lijn, wederom in relatie tot de specifieke bebouwing van La Fenêtre.

Trillinghinder

Ook de trillinghinder, die ontstaat vanwege de aanleg van de E-lijn in de permanente situatie, maar tijdens de bouwwerkzaamheden, is niet onderzocht, althans daar wordt geen blijk van gegeven in de documenten behorende bij het bestemmingsplan. Ondergetekende meent dat dit bestemmingsplan niet vastgesteld kan worden dan wel in werking kan treden als de hiervoor vermelde aspecten niet nader zijn onderzocht. Voor wat betreft de berekening van trillinghinder en windbelasting merkt ondergetekende op dat zelfs als die belasting of trilling er niet is, hetgeen ondergetekende zich niet kan voorstellen, dan ook niet is gemotiveerd in de toelichting waarom dit is onderzocht.

Geluidhinder

Voor een aantal appartementen worden de grenswaarden van 55 dB overschreden. De geluidbelasting ter plaatse is al hoog. Zoals bekend neemt de geluidbelasting logaritmisch toe. Een verhoging van één dB op een niveau vlak onder de 68 dB is bezwarender dan de toename van één dB bij bijv. 55 dB. Elke toename van geluidbelasting bevordert de verkoopbaarheid/verhuurbaarheid niet. Graag dringt ondergetekende erop aan om die maatregelen te nemen die de toename van geluidbelasting zo gering als mogelijk maken.

Capaciteitsgroei

De motivering van het bestemmingsplan bevat een innerlijke tegenstrijdigheid. In paragraaf 1.3 van de toelichting is beschreven dat de E-lijn in de huidige situatie aankomt op de bestaande sporen 11 en 12 van het NS-station in Den Haag. Dit was bedoeld als tijdelijke oplossing. Spoor 11 en 12 zullen weer in gebruik worden genomen voor NS-materieel. In paragraaf 4.4.2.1 derde alinea van de toelichting wordt met betrekking tot de geluidsparagraaf gesteld in de derde alinea dat de nieuwe sporen geen uitbreiding van de capaciteit ten opzichte van de bestaande sporen vormen.

Enerzijds heeft de NS spoor 11 en 12, die nu tijdelijk gebruikt worden voor de E-lijn, nodig voor uitbreiding van de capaciteit, terwijl anderzijds gezegd wordt dat de nieuwe sporen geen uitbreiding van de capaciteit ten opzichte van de bestaande sporen vormen. Dit is onbegrijpelijk, omdat als er geen sprake is van uitbreiding van de capaciteit de huidige sporen 11 en 12 benut kunnen blijven voor de E-lijn. Van die sporen wordt geen geluidsoverlast ondervonden omdat deze onder het busplatform zijn gesitueerd. In de toelichting op het bestemmingsplan is onvoldoende gemotiveerd dat de NS die sporen echt nodig heeft.

Verhuurbaarheid/verkoop van de appartementen

Vanwege de voorgenomen bestemmingswijziging worden de appartementen op de verdiepingen in ieder geval tot de maximale hoogte die het bestemmingsplan aangeeft aan de zijde van de E-lijn onverkoopbaar en/of onverhuurbaar. Indien Vesteda op de hoogte was geweest van deze volumineuze ingreep, dan was dit bouwproject niet doorgezet dan wel afgeblazen. Vanwege deze wijziging leidt Vesteda forse vermogensschade. Potentiële kopers/huurders zullen afhaken omdat het uitzicht minder fraai wordt. Bovendien wordt het zicht uit de omgeving op de woontoren gedeeltelijk weggenomen. De toename van de geluidhinder zal met name ondervonden worden op de balkons; de potentiële koper/huurder zal dit in negatieve zin laten meewegen in zijn beslissing. Met andere woorden, door dit bestemmingsplan en de uitvoering daarvan is de schade voor Vesteda groot. Dit geldt zowel voor de definitieve fase als de bouwphase.

Tijdelijke schade

Ook als de bouwwerkzaamheden zullen starten zal schade ontstaan, omdat de appartementen dan niet of nauwelijks verhandelbaar zijn. Bovendien zullen deze lastiger toegankelijk zijn. Namens Vesteda dringt ondergetekende erop aan dat onderzoek gedaan wordt naar het plaatsgebonden risico voor omwonenden, trillinghinder en windbelasting en dat gewaarborgd wordt, dat er geen schade zal optreden aan de woontoren vanwege de bouwwerkzaamheden en bij calamiteiten of op andere wijze.

Kunstwerk La Fenêtre

Onder de woontoren is een exclusief kunstwerk gerealiseerd van de bekende architect [REDACTED]. Dit kunstwerk is geplaatst op de eerste en derde etage en vormt een integraal onderdeel van het gebouw. Het kunstwerk is een benchmark voor het gebouw.

Vanwege de plaatsing onder het gebouw is het kunstwerk kwetsbaar voor werkzaamheden in de omgeving. In samenspraak met de gemeente is de realisatie van deze woontoren tot stand gekomen. Voor Vesteda is het onbegrijpelijk dat nu op zo een korte afstand de E-lijn wordt bestemd. Namens Vesteda verzoekt ondergetekende u, mede vanwege de speciale vorm van dit gebouwen het unieke kunstwerk deze zienswijze in de beoordeling te betrekken, nader onderzoek te laten plaatsvinden en in ieder geval te heroverwegen of dit bestemmingsplan wel doorgang moet vinden nu er blijkbaar geen sprake is van uitbreiding van de capaciteit van de bestaande sporen'.

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

Bouwhoogte 70 meter

Vermoed wordt dat reclamant de bestemming 'Gemengd-2' in plaats van 'Gemengd-3' bedoelt. Op 20 september 2007 heeft de raad het bestemmingsplan 'Den Haag Nieuw Centraal' vastgesteld, op 20 mei 2008 is het bestemmingsplan door Gedeputeerde Staten goedgekeurd en op 24 maart 2009 onherroepelijk geworden. In dit plan zijn de gronden ter plaatse van het busplatform bestemd als Stationsdoeleinden III. Voor het grootste deel van het bestemmingsvlak is een maximale bouwhoogte van 70 meter opgenomen, deels gekoppeld aan een bebouwingspercentage van 45%. Deze regeling is in het ontwerpbestemmingsplan 'Randstadrail (HSE)' overgenomen, zoals ook in paragraaf 5.5.3 en hoofdstuk 7 van de toelichting is aangegeven. Deze bouwhoogte van 70 meter is dus niet gekoppeld aan de aanleg van de E-lijn met de overkapping, maar een overbouwingsrecht van het busplatform uit het vigerende bestemmingsplan. Gelet op de looptijd van een bestemmingsplan van tien jaar en het feit dat het vigerende bestemmingsplan is 2007 is vastgesteld, dient aan de eigenaren van de gronden nog de gelegenheid te worden geboden om deze bestemming te realiseren. De benodigde planherziening ten behoeve van het Haags Startstation E-lijn doet daar niets aan af. Om die reden kan niet tegemoet worden gekomen aan de eis van reclamant.

Externe veiligheid

Zoals in paragraaf 4.3 wordt aangegeven, maar ook in de relevante wetgeving wordt aangegeven, gaat het bij externe veiligheid om veiligheidsnormen ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen en risicobronnen. De Randstadrail of HSE zijn geen risicobronnen in het kader van externe veiligheid en kennen daarom geen plaatsgebonden risicocontour. Om die reden hoeft het plaatsgebonden risico dus niet te worden bepaald. Datzelfde geldt voor het groepsrisico.

Windbelasting

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). Op basis van deze NEN-norm dient onderzoek naar de windhinder plaats te vinden als in een bestemmingsplan bebouwing met een bouwhoogte van 30 meter of hoger mogelijk wordt gemaakt, Als lager dan 30 meter gebouwd mag worden, moet er een afweging plaatsvinden of de bebouwing kan leiden tot windhinder. Voor het ontwerpbestemmingsplan is een afweging gemaakt, op basis waarvan besloten is geen onderzoek te doen naar het windklimaat. Gelet op de relatief beschutte ligging en de beperkte hoogte gemeten vanaf het busplatform is de kans op windhinder en windgevaar beoordeeld als beperkt.

In het kader van de zienswijzenbeantwoording is alsnog een onderzoek naar windklimaat uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het windklimaat ter plaatse van La Fenêtre op de begane grond en het maaiveld licht verbeterd en op de balkons van La Fenêtre geen wezenlijke verschil te verwachten is als het gevolg van het realiseren van het Haags Startstation.

Trillinghinder

De appartementencomplexen van La Fenêtre, maar ook de Witte Anna zijn zware stevige constructies die door het lightrailmaterieel niet snel in trilling zullen worden gebracht.

De staalconstructie van het kunstwerk waarop de E-lijn rijdt moet, mede vanwege geluid, stijf worden uitgevoerd. De stijve constructie van het kunstwerk zorgt er tevens voor dat deze niet snel in trilling zal worden gebracht. Daarnaast worden de opleggingen van de staalconstructie op de pijlers trillingsdempend uitgevoerd. Dit is ook noodzakelijk vanwege geluid, maar ook om de werking van de staalconstructie bij temperatuurswisselingen op te kunnen vangen.

Bovendien zijn de woningen reeds dicht bij de sporen gelegen waarover zwaar treinverkeer rijdt. Deze sporen zullen eerder leiden tot trillingshinder dan de HSE-sporen op het kunstwerk waarover veel lichter materieel zal rijden. Van een toename van de trillingsniveaus zal daarom geen sprake zijn.

Trillingshinder of een toename van trillingshinder vanwege het tramspoor is dus niet te verwachten.

Daarnaast is er tussen het kunstwerk dat voor de tram wordt aangelegd en La Fenêtre een toegangsweg naar de parkeergarage gelegen. Voor deze toegangsweg is een sleuf gegraven die aan weerszijden is voorzien van damwanden. Een dergelijke constructie is voor hoogfrequente trillingen, van bijvoorbeeld een trambaan, trillingswerend.

Kortom: vanwege de constructie van de appartementencomplexen, de nabijheid van de treinsporen, de vereiste stijfheid van de constructie van het kunstwerk voor de tramsporen, de oplegging van dit kunstwerk op de kolommen en de specifieke trillingswerende overdrachtsmaatregel in de vorm van de toegang tot de parkeergarage is er in de woningen geen toename van trillingshinder als gevolg van het tramspoor te verwachten.

Trillingshinder die zou kunnen optreden tijdens de bouw is een aspect dat niet in het kader van de bestemmingsplanprocedure hoeft te worden onderzocht. Dit aspect komt aan bod tijdens de omgevingsvergunningsprocedure. Wel kan reeds op voorhand worden aangegeven dat de gemeente ProRail opdracht heeft gegeven om de funderingspalen trillingsarm aan te brengen. Deze verplichting zal ProRail doorleggen aan de aannemer.

Geluidhinder

Zoals in het rapport van het akoestisch onderzoek alsmede in het hoofdstuk 7 van de toelichting op het bestemmingsplan is aangegeven, zullen alle geluidreducerende maatregelen worden doorgevoerd die financieel doelmatig zijn (hierbij wordt, op vrijwillige basis, gebruik gemaakt van de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder (DMC) en niet stuiten op bezwaren van technische of stedenbouwkundige aard. Daarnaast wordt de valbeveiliging aan de zuidzijde van de zettingsvrije plaat uitgevoerd als geluidscherm en wordt een middenbermscherm geplaatst op de aarden baan en een deel van de zettingsvrije plaat.

De volgende maatregelen zullen worden getroffen:

- 1. Raildempers op beide sporen op de zettingsvrije plaat en de aarden baan, daar waar mogelijk (niet mogelijk ter hoogte van de wissels en de railinzetplaats).*
- 2. Een geluidabsorberend scherm van 143 meter lang op de zettingsvrije plaat van 1,5 meter hoog (ten opzichte van bovenkant spoor) langs de noordzijde, uitgevoerd als een glazen scherm in een hoek van tenminste 15 graden naar het spoor toe.*
- 3. Een scherm langs de noordzijde van de aarden baan met een lengte van 247 meter en een hoogte van 1,5 meter ten opzichte van bovenkant spoor, uitgevoerd als een tweezijdig absorberende cassettescherm.*
- 4. Een geluidabsorberend scherm van 143 meter lang op de zettingsvrije plaat van 1,1 meter hoog (ten opzichte van bovenkant spoor) langs de zuidzijde, uitgevoerd als een glazen scherm in een hoek van tenminste 15 graden naar het spoor toe.*
- 5. Een middenbermscherm van 1 meter hoog op de aarden baan en een deel van de zettingsvrije plaat, uitgevoerd als een tweezijdig absorberende cassettescherm.*

Naast bovengenoemde overdrachtsmaatregelen, wordt ook bekeken of aanvullend nog gevelmaatregelen nodig zijn. Voor een aantal woningen is reeds in 2005-2006 de gevels gesaneerd in het kader van de raillijst (ook wel A-lijst genoemd). Het vaststellen van een hogere grenswaarde ten behoeve van de aanleg van de HSE schept de verplichting om, voorafgaand aan de realisatie van de HSE sporen, te onderzoeken of nog steeds voldaan wordt aan de wettelijke binnenniveaus of dat aanvullende gevelmaatregelen noodzakelijk zijn.

Capaciteitsgroei

In paragraaf 1.3 van de toelichting wordt het doel van het plan beschreven. Doel van het bestemmingsplan is het mogelijk maken van het Haags Startstation E-lijn ofwel HSE, zodat de sporten 11 en 12 weer in gebruik genomen kunnen worden voor NS-materieel. Deze sporen zijn in de toekomst nodig in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS).

Daarmee moeten reizigers op de drukste trajecten vanaf 2020 elke 10 minuten kunnen opstappen op een intercitty of een sprinter. Dit is echter een ontwikkeling die zich buiten de kaders van het bestemmingsplan 'Randstadrail (HSE)' afspeelt. Het bestemmingsplan maakt deze ontwikkeling niet mogelijk.

Paragraaf 4.4.2.1 maakt deel uit van de geluidsparagraaf en beschrijft het wettelijk kader waarbinnen de ontwikkeling van het Haags Startstation E-lijn zich afspeelt. In hoofdstuk 3 van de rapportage van het akoestisch onderzoek, opgenomen in bijlage 1 van de toelichting op het bestemmingsplan, wordt hier dieper op ingegaan.

In milieutechnische zin is er geen sprake van een toename van de capaciteit. De reden hiervoor ligt in het onderscheid tussen zogenaamde heavy rail (o.a. NS-materieel) en light rail (Randstadrail).

De aankomstsporen voor heavy rail op station Den Haag Centraal zijn opgenomen in het geluidregister. Op deze sporen is hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer van toepassing. Hiermee wijkt het wettelijk regime voor het bepalen van de geluidbelasting van de aankomstsporen voor heavy rail op station Den Haag Centraal af van het wettelijk regime van de aankomstsporen voor de HSE. Hierdoor kan er bij de aanleg van de nieuwe HSE-sporen geen sprake zijn van een wijziging van die spoorweg bestemd voor heavy rail. Ook vormen de nieuwe sporen geen uitbreiding van de capaciteit van de sporen die bestemd zijn voor de HSE.

De bestaande sporen die na de aanleg van de nieuwe HSE-sporen niet meer gebruikt worden door Randstadrail blijven liggen en kunnen weer gebruikt worden door heavy rail. Deze bestaande sporen maken dan weer deel uit van de hoofdspoorweg zodat het wettelijk regime uit artikel 11 van de Wet milieubeheer hierop van toepassing is. Het gebruik van die sporen wordt daarmee gereguleerd door de vastgestelde geluidproductieplafonds. Er kunnen alleen meer treinen rijden als de geluidhinder daarvan onder deze plafonds blijft, dus als de treinen stiller worden of als er andere geluidsbeperkende maatregelen worden genomen. Akoestisch onderzoek zal in dat kader plaatsvinden.

In de toelichting wordt nader toegelicht dat de sporen 11 en 12 in de toekomst nodig zijn in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor.

Verhuurbaarheid/verkoop van de appartementen

Het staat cliënte van reclamant vrij om bij het college van burgemeester en wethouders een verzoek om planschadevergoeding als bedoeld in artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening in te dienen, indien zij meent daarvoor in aanmerking te komen.

Bij de beoordeling van een planschadeverzoek dient het oude planologische regime te worden vergeleken met het nieuwe planologische regime. Daarbij is niet de feitelijke situatie van belang, maar hetgeen planologisch maximaal kon en kan worden gerealiseerd.

Tijdelijke schade

Gedurende de bouwwerkzaamheden zullen de appartementen toegankelijk blijven. De voetgangersbrug blijft open en de entree aan het Prins Bernhardviaduct blijft toegankelijk. Alle betrokken partijen zullen alles in het werk stellen om overlast tot een minimum te beperken en schade te voorkomen. Om die reden heeft de gemeente ProRail opdracht gegeven om de funderingspalen trillingsarm aan te brengen. Deze verplichting zal ProRail doorleggen aan de aannemer.

Met de aannemer zal een protocol worden opgesteld, indien zich toch fysieke bouwschade zal voordoen. Alvorens de werkzaamheden aanvangen, zullen de aanliggende panden technisch worden bekeken, zodat eventuele bouwschade als gevolg van de aanleg van het Haags Startstation nadien kan worden vastgesteld.

Kunstwerk La Fenêtre

Het college neemt aan dat met het kunstwerk het oranje-witte veelvlak bedoeld wordt, dat in de grote ruimte onder de eerste verdieping hangt. Wij zijn van mening dat dit kunstwerk vooral een functie heeft binnen de ruimte van de hal. Gezien het aantal kolommen en de toch wat donkere omgeving is de zichtbaarheid vanaf en de invloed op de openbare ruimte gering. Het gebouw als geheel is voldoende bijzonder om vindbaar te zijn, ook vanaf wat grotere afstand.

Het kunstwerk in de hal heeft vooral een functie binnen de hal om die ruimte te verbijzonderen. Hoewel de zichtbaarheid vanaf de straat vermindert door de aanleg van het HSE-viaduct, zien wij dit, gezien bovenstaande argumenten, niet als bezwaar.

Conclusie

Op grond van vorenstaande overwegingen acht het college de zienswijze gegrond ten aanzien van het punt 'capaciteitsgroei' en 'windhinder' en ongegrond ten aanzien van de overige punten.

Ra 2013.598 Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland heeft de volgende zienswijze (geciteerd):

'In het kader van het vooroverleg heeft de directeur van de directie Ruimte en Mobiliteit aangegeven op welk punt het plan onvoldoende rekening houdt met het provinciale belang ten aanzien van de ontwikkeling van kantoren in onderhavig bestemmingsplan.

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassing van het plan op genoemd punt.

Wij maken van de gelegenheid gebruik om zienswijzen in te dienen tegen het ter visie liggende ontwerp bestemmingsplan van uw gemeente.

De zienswijzen hebben betrekking op de wijze waarop in het bestemmingsplan de realisatie van kantoren mogelijk wordt gemaakt. Ter motivering merken wij het volgende op:

In het plan wordt de ontwikkeling van overbouw van het busplatform met 45.000m² Bvo direct en 24.800m² Bvo via vrijstelling met kantoren, mogelijk gemaakt. Deze planontwikkeling is gepland binnen een van de dertien kantoor ontwikkellocaties van de PSV. De ontwikkeling is een herbestemming van eerdere planontwikkeling zoals opgenomen in het vastgestelde bestemmingsplan "Den Haag Nieuw Centraal" uit 2007 (DHNC). Dit plan is door ons college goedgekeurd in 2008. In de toelichting van dat betreffende bestemmingsplan is onder andere opgenomen dat via monitoring van jaar op jaar bezien zal worden op welk moment de overbouw van het busplatform realistisch zou zijn. Najaar 2011 heeft de gemeenteraad van uw gemeente het Investeringsprogramma Stedelijke Ontwikkeling (IPSO 2011) vastgesteld. Uw college heeft toen het herzien projectdocument "Den Haag Nieuw Centraal" tevens vastgesteld. In dit document is door uw college besloten dat de overbouw van het busplatform geen onderdeel meer is van het Masterplan DHNC en daarmee is vervallen.

Ondanks dat de locatie conform het provinciale beleid is zoals verwoord in de Provinciale Structuur Visie (PSV) en provinciale Verordening Ruimte (VR) is het zondermeer herbestemmen zonder nadere onderbouw en regionale afstemming ongewenst. De ontwikkeling is in strijd met artikel 2, lid 1 en lid 2, en artikel 7, lid 3 van de Verordening Ruimte (VR). Tevens is de ontwikkeling in strijd met de recent vastgestelde regionale kantorenstrategie 2012-2020 en regionale afstemming van planmeters.

Met inachtneming van het vorenstaande kan met de voorgenomen kantorenontwikkeling niet worden ingestemd. Er dient eerst afstemming plaats te vinden met de regio en in het plan dient een nadere onderbouw te worden opgenomen.

Wij verzoeken u het ontwerp bestemmingsplan alsnog op dit punt aan te passen.

Wij behouden ons het recht voor om de motivering in een later stadium aan te vullen.

Wij verzoeken u vriendelijk om nog nader overleg te hebben over de aan te brengen wijzigingen, voordat het plan wordt vastgesteld.'

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

Reclamant heeft in eerste instantie aan dat de locatie conform het provinciale beleid is zoals verwoord in de Provinciale Structuur Visie en provinciale Verordening Ruimte. Vervolgens merkt reclamant op dat de ontwikkeling toch in strijd is met de Verordening Ruimte, waarbij zij verwijst naar het eerste en tweede lid van artikel 2 en het derde lid van artikel 3. Artikel 2 heeft betrekking op de ontwikkeling van (o.a.) nieuwe kantoren. Daarvan is in onderhavig geval geen sprake.

Op basis van het vigerende bestemmingsplan was het ontwikkelen van kantoren reeds mogelijk, waarmee er dus sprake is van het overnemen van een reeds bestaand planrecht.

Artikel 7, eerste lid van de provinciale verordening geeft aan dat bestemmingsplannen die gelegen zijn buiten de invloedssfeer van aangeduide kantoorlocaties geen bestemmingen aanwijzen die nieuwe kantoren mogelijk maken. In dit geval is de kantoorlocatie gelegen boven een aangewezen halte en daarmee binnen 10 minuten te voet bereikbaar vanaf de in de verordening bedoelde haltes.

Lid 2 vormt vervolgens een uitzondering, waarbij lid 1 niet van toepassing is op een aantal categorieën. Aangezien het bepaalde in lid 1 niet strijdig is met het bestemmingsplan hoeft niet bekeken te worden of de genoemde uitzonderingen van toepassing zijn.

Ten slotte wordt in lid 3 aangegeven:

‘Lid 3 afwijkingsmogelijkheid

Bestemmingsplannen mogen in afwijking van het bepaalde in lid 1 nieuwe kantoren mogelijk maken voor zover het gaat om:

- *het herbestemmen van onbenutte bouw- en gebruiksmogelijkheden voor kantoren of*
- *locaties die zijn opgenomen op bijlage 1 van deze verordening.*

Voorwaarde daarbij is dat strikte toepassing van het bepaalde in lid 1 zou leiden tot onevenredige benadeling van andere belangen. De toelichting van het bestemmingsplan bevat hierover een verantwoording’.

Met dit bestemmingsplan worden geen nieuwe kantoren mogelijk gemaakt en is de betreffende locatie gelegen boven een aangewezen halte. Daarmee hoeft van de afwijkingsmogelijkheid geen gebruik gemaakt te worden. De locatie is immers niet gelegen buiten de invloedssfeer van de op kaart 5 aangeduide haltes. In lijn met artikel 7, derde lid van de Verordening Ruimte zou daarmee ook geen verantwoording opgenomen hoeven worden te worden in de toelichting. Deze verantwoording hoeft alleen opgenomen te worden voor het herbestemmen van onbenutte bouw- en gebruiksmogelijkheden voor kantoren of locaties die zijn opgenomen op bijlage 1 van deze verordening, indien afgeweken wordt van het bepaalde in het eerste lid van artikel 7.

In de ogen van het college is het plan niet in strijd met artikel 2, lid 1 en lid 2, en artikel 7, lid 3 van de Verordening Ruimte.

Reclamant geeft aan dat het zondermeer herbestemmen zonder nadere onderbouwing en regionale afstemming ongewenst is. Onduidelijk is op welke regel reclamant zich hier baseert. De enige regel die is opgenomen in de Verordening Ruimte met betrekking tot herbestemmen betreft artikel 7, derde lid. Zoals hiervoor aangegeven kan deze regel niet op onderhavig bestemmingsplan van toepassing zijn. Daarmee is er geen juridische doorwerking van het provinciale uitgangspunt dat zondermeer herbestemmen zonder nadere onderbouwing en regionale afstemming ongewenst is.

Bovendien is in hoofdstuk 7 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan reeds een motivering opgenomen, waarom de vigerende rechten waarmee boven het busplatform een overbouwing met kantoren kan worden opgericht, in het ontwerpbestemmingsplan ‘Randstadrail (HSE)’ zijn overgenomen.

Los van het feit dat er wat het college betreft geen provinciale verplichting bestaat op basis waarvan onderbouwd moet worden waarom de vigerende rechten van een zes jaar oud bestemmingsplan in het ontwerpbestemmingsplan zijn overgenomen, is naar aanleiding van de zienswijze en die van het Stadsgewest Haaglanden wel een aanvullende motivatie opgenomen. Dit is in lijn met de afspraken die zijn gemaakt tijdens het ambtelijk overleg op 23 juli 2013, waarbij reclamant en het Stadsgewest Haaglanden aanwezig waren. Uit de zienswijze van het Stadsgewest kan worden afgeleid dat zij zich kan verenigen met de inhoud van het bestemmingsplan. Zij adviseert slechts om de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan aan te vullen met een referte aan de actuele regionale Kantorenstrategie 2012-2020 en het onderbouwen in de toelichting van een verschil van 5.000 m2 metrage tussen regionale Kantorenstrategie 2012-2020 en ontwerpbestemmingsplan.

Daarbij geldt bovendien dat, ook al is een vigerend recht in strijd met een nieuwe beleidsvisie, deze niet zomaar vertaald kan worden in een bestemmingsplan.

De looptijd van een bestemmingsplan is tien jaar. Het vigerende bestemmingsplan is in 2007 vastgesteld en hoeft, conform artikel 3.1, tweede lid van de Wet ruimtelijke ordening pas in 2017 te worden herzien. ProRail en NS hebben daarmee op basis van het vigerend bestemmingsplan nog ruimschoots de tijd om de bestemming van de gronden te realiseren. Het wegbestemmen van de kantoorontwikkeling zou in strijd zijn met een goede ruimtelijke ordening. Bovendien zou het niet overnemen van de vigerende juridische regeling ertoe leiden dat de eigenaar van de gronden (ProRail) in haar belang wordt geschaad en een verzoek om tegemoetkoming in planschade zou kunnen doen. Daarmee zou het bestemmingsplan niet langer financieel uitvoerbaar zijn.

Om deze redenen is in onderhavig bestemmingsplan de vigerende kantoorbestemming overgenomen, zodat de eigenaars van de betreffende gronden ten minste tien jaar de tijd krijgen om de bestemming te realiseren. Wel wil het college benadrukken dat het college bij een volgende planherziening na tien jaar voornemens is de rechten niet over te nemen, indien deze nog niet gerealiseerd zijn.

Conclusie

Op grond van vorenstaande overwegingen acht het college de zienswijze ongegrond.

Ra 2013.599 Haag Wonen

Namens Haag Wonen is de volgende zienswijze ingediend (geciteerd):

‘Haag Wonen heeft kennis genomen van de publicatie van het Ontwerp-bestemmingsplan HSE, dat tot en met 1 augustus 2013 ter inzage ligt. Na bestudering van de toelichting op het plan, de regels (plus bijlage) en de plankaart wensen wij een zienswijze in te dienen.

Haag Wonen beschikt over een aanzienlijk aantal woningen in Bezuidenhout West, gelegen aan de grenzen van het Ontwerp-bestemmingsplan HSE. Het gaat daarbij onder meer om woningen aan de francois Valentijnstraat, Pieter Bothstraat, Jan van Riebeekstraat, Laurens Reaelstraat, Hendrick Hamelstraat, Hendrik Hamelplantsoen en Schenkweg. Een aanzienlijk deel van deze woningen grenst aan de spoorlijn, door middel waarvan treinen komen en gaan naar het Centraal Station in Den Haag. Op de plankaart is dit gebied gemarkeerd met de kleur grijs en de aanduiding V-RV (Verkeer-Railverkeer).

Het ontwerp -bestemmingsplan HSE Bij bestudering van de ter visie gelegde stukken is ons gebleken, dat daarbij zich niet de definitieve uitgewerkte tekeningen, de bezonningsstudie en het onderzoeksrapport bevinden. Haag Wonen behoudt zich het recht voor deze zienswijze nader aan te vullen, zodra de definitieve tekeningen, de bezonningsstudie en het onderzoeksrapport geluid openbaar zijn geworden. Ik verzoek u mij daarover te berichten, zodra de tekeningen en rapporten gereed zijn en ter visie liggen.

Haag Wonen kan zich met de Ontwerp -bestemming HSE niet verenigen. Een en ander betekent namelijk dat de huurders van onze woningen, met een aanzienlijke verslechtering van hun woon-en leefklimaat geconfronteerd zullen worden. Alhoewel de afstand van de aan te leggen verbinding tot de woningen van Haag Wonen varieert, zal bij de meest nabij gelegen woningen -volgens de plankaart -de railverbinding op een afstand van ca. 15-18 meter komen te liggen (Jan van Riebeekstraat; Laurens Reaelstraat). Haag Wonen acht dat onacceptabel. In elk geval spelen de navolgende bezwaren -zij het dat sommige huurders daar meer c.q. minder last van zullen ondervinden, afhankelijk van de exacte plek van de door hen van Haag Wonen gehuurde woning. Haag Wonen behoudt zich het recht voor zulks zo nodig nog nader voor individuele woningen aan te duiden. In elk geval brengt de nieuwe verbinding met zich dat de (huurders van de) woningen geconfronteerd worden met:

Geluidsoverlast

Allereerst zal er sprake zijn van een ernstige toename van de geluidsoverlast; het is immers de bedoeling dat van de verbinding frequent gebruik zal worden gemaakt (circa 1x in de 2 Y, minuut een metro/trein, gaan of komend naar CS). Op het moment van passeren van een voertuig zal dit hoorbaar zijn.

Een aantal woningen heeft alleen een balkon dan wel een inpandige loggia aan de zijde van het spoortraject (onder meer de Jan van Riebeekstraat en Laurens Reaelstraat), hetgeen tot gevolg zal hebben dat die huurders vrijwel geen gebruik meer kunnen maken van hun balkon/loggia. De geluidsoverlast zal behoorlijk hoog zijn; volgens de berekening in concept onderzoeksrapport van Tauw naar railverkeerlawaai betreft voor de Jan van Riebeekstraat en Laurens Reaelstraat de geluidsbelasting 67 dB.

Haag Wonen maakt bezwaar tegen de ontheffing geluidvergunning, ontwerpbeschikking Hogere grenswaarde(n) Wet geluidhinder dat er een hogere grenswaarde(n) tot en met 67 dB wordt verleend in verband met het railverkeerlawaai ten behoeve van 262 woningen (Definitieve beschikking Wet geluidhinder in combinatie met een bestemmingsplan, gepubliceerd 20-06-13) Mocht de railverbinding toch doorgaan, dan pleit Haag Wonen voor een verschuiving van de randstadrail naar het midden van het als zodanig aangeduide grijze gebied -richting de Lekstraat of met gebruikmaking van de tunnelvariant -zodat haar woningen aan bovenvermelde straten met minder geluidsoverlast zullen worden geconfronteerd. Ongeacht de vraag of dat wel of niet mogelijk is, dient de railverbinding zodanig te worden aangelegd, dat e.e.a. voor de omwonenden de minste geluidsoverlast met zich brengt door het nemen van bron maatregelen zoals geluidsarme rails/wielen/etc, van overdrachtsmaatregelen zoals geluidschermen of -wallen en van ontvangersmaatregelen zoals het toepassen van gevelisolatie. Haag Wonen gaat er vanuit dat het aanbrengen van gevelisolatie op kosten van de gemeente Den Haag plaatsvindt en wordt uitgebreid met aanbrengen dubbelglas, omdat gevelisolatie van invloed is op het binnenklimaat van de woningen.

Een definitief onderzoeksrapport van Adviesbureau Tauw naar het railverkeerlawaai is nog niet gereed, dit is pas mogelijk na realisatie van HSE. Ons inziens is het akoestisch onderzoek voor en na realisatie van de HSE niet representatief voor Bezuidenhout West. Haag Wonen behoudt zich het recht voor om nog een nadere zienswijze in te dienen, nadat de definitieve resultaten van het akoestisch onderzoek bekend zijn. In dat verband verzoekt Haag Wonen u terstond -na gereed koming van het onderzoek -ons een kopie van het rapport te laten toekomen. Voorts verzoekt Haag Wonen u op voorhand -met een beroep op de Wet openbaarheid van bestuur -aan ons een afschrift te laten toekomen van uw verzoek aan het Ministerie van VROM tot vaststelling van een hogere grenswaarde en resultaat. Mocht dat verzoek door uw gemeente nog niet verzonden zijn, dan verzoek ik u mij dat te zijner tijd -terstond na indiening -toe te zenden.

Achteruitgang van de luchtkwaliteit

Daarnaast leidt de aanleg en verbinding tot een ernstige achteruitgang van de luchtkwaliteit; in elk geval zal de hoeveelheid 'fijnstof' in de lucht toe nemen. Haag Wonen merkt op dat in bijlage 2 de m.e.r-beoordeling is ingevuld, maar dat een onderzoek naar de luchtkwaliteit niet is uitgevoerd. Vanwege het feit dat het geëlektrificeerd vervoer betreft is besloten dat reeds zonder luchtonderzoek kan worden vastgesteld, dat het bestemmingsplan voldoet aan de in de Wet milieubeheer vastgelegde luchtkwaliteitseisen. Omdat er geen luchtkwaliteitsonderzoek in Bezuidenhout West wordt uitgevoerd kunnen we niet vaststellen wat de gevolgen zijn voor de bewoners van onze woningen in dat gebied. Haag Wonen verzoekt de gemeenteraad om de plangebieden de aanleg RandstadRail (HSE), Beatrixkwartier (Monarch) en de verkeersdrukte van de Utrechtse baan op elkaar af te stemmen om de plannen afzonderlijk te kunnen beoordelen. Haag Wonen is van mening dat de diverse planontwikkelingen van invloed zijn op de luchtkwaliteit op een relatief klein gebied Bezuidenhout West. Haag Wonen behoudt zich het recht voor ten aanzien daarvan nog een nadere zienswijze in te dienen, in geval bij vaststelling van het definitieve plan blijkt, dat de luchtkwaliteit ten gevolge van de gewenste ontwikkeling wel degelijk achteruit gaat.

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

Het uitzicht vanuit de woningen van Haag Wonen neemt sterk af; de huurders worden immers op een afstand variërend van 15 tot 20 meter geconfronteerd met een oplopende/dalende betonnen bak. Die bak zal vanaf maaiveld naar een hoogte van (naar schatting) 18 meter gaan. Daarnaast zal de te realiseren betonnen bak een forse inbreuk maken op de bezonning en de lichttoetreding van de woningen, in een mate die Haag Wonen niet acceptabel acht.

Nu hebben de huurders een drukke treinverbinding 'voor hun neus' maar die ligt op maaiveldniveau. In de nieuwe situatie komt de railverbinding gewoon voor hun woning langs (woonkamer, slaapkamer, balkon/loggia). Men kijkt er recht tegenaan of schuin tegenop.

Enerzijds worden de huurders daardoor sterk in hun privacy aangetast; anderzijds kan gesteld worden dat er van enig 'vrij uitzicht' straks geen sprake meer zal zijn. Daarnaast valt permanent een deel van de lichttoetreding weg en is sprake van minder bezonning.

Die aantasting laat zich nog sterker gevoelen in de woningen die specifiek alleen een balkon/loggia aan de zijde van het spoortraject hebben (onder meer de Jan van Riebeekstraat 'de Witte Anna'). Deze huurders worden in hun uitzicht belemmerd. Er is sprake van een afname van de luchtkwaliteit en zij kunnen ten gevolge van de geluidsoverlast/minder lichttoetreding en bezonning geen fatsoenlijk gebruik meer maken van hun balkon/loggia. Andere aspecten Blijkens de toelichting is ook de economische uitvoerbaarheid onderzocht. Daarin staat vermeld dat het Stadsgewest Haaglanden de gemeente Den Haag verzocht heeft om de aanleg van de HSE. Voor die aanleg is een budget van € 66 miljoen beschikbaar.

Voor Haag Wonen is niet duidelijk of daarin ook een bedrag aan planschade is begrepen. Het staat voor Haag Wonen vast dat mocht de railverbinding (als voorgesteld) worden aangelegd, dat dat ten koste zal gaan van het woon-en leefklimaat van haar woningen. Een en ander brengt met zich dat (een deel van) haar woningen minder tot slecht verhuurbaar zal zijn en misschien leidt tot onaanvaardbare afname van het woongenot van een aantal woningen (met name aan de Jan van Riebeekstraat 'de Witte Anna'), Laurens Reaelstraat, Schenkweg en Hendrik Hamelstraat, waardoor zij een aanzienlijke schade zal lijden.

Op grond van artikel 3.1.6. lid 1 sub f van het Besluit ruimtelijke ordening dient het bestemmingsplan een inzicht te geven over de uitvoerbaarheid van het plan. Daartoe behoren op grond van vaste jurisprudentie tevens de kosten verbonden aan eventuele planschadevergoedingen. Zoals zich thans laat aanzien is daarmee bij de opstelling van het plan in zijn geheel geen rekening gehouden.

Waardedaling

Indien en voor zover het concept-bestemmingsplan in ongewijzigde vorm zou worden aangenomen, dan brengt dat voor Haag Wonen ook een aanzienlijke waardedaling van haar woningen met zich. Immers, de woningen die direct uitzicht hebben op de nieuwe railverbinding zullen (aanzienlijk) in prijs dalen en sommige zullen wellicht onverhuurbaar zijn voor de huidige huurprijs. Voor de schade die Haag Wonen daardoor mocht lijden, stelt zij reeds nu voor als dan uw gemeente aansprakelijk. Zij zal te zijner tijd - als e.e.a. mocht doorgaan --een beroep doen op planschade.

Gelet op het voorgaande mag duidelijk zijn dat Haag Wonen met de aanleg van de extra railverbinding - zoals thans op de plankaart-regels en toelichting aangegeven -niet kan instemmen. Dat zou in basis anders zijn als de aanleg via de beschikbare tunnel of op hetzelfde niveau zou plaatsvinden als de bestaande railverbindingen van ProRail; dus geheel gelijkvloers. Dan zal immers de extra geluidsoverlast (althans deels) in het andere railverkeer op gaan. Wij achten het dan ook onbegrijpelijk dat voor deze wijze van uitvoering is gekozen door de gemeenteraad. Zulks geldt temeer daar de gemeente zelf constateert dat de wijk -door haar ligging tussen het spoor en de Utrechtsebaan -veel overlast van geluid en luchtvervuiling heeft. De voorgestelde wijze van uitvoering zal daar nog een enorme portie aan toevoegen. Haag Wonen acht dat onacceptabel.

Gelet op de erkenning -door de gemeente 's-Gravenhage -dat de wijk veel overlast van geluid en luchtvervuiling heeft, is Haag Wonen van mening dat een ongewijzigde uitvoering als verwoord in het concept-bestemmingsplan HSE niet zou mogen plaatsvinden.

Tot zover de kanttekeningen van Haag Wonen bij het Ontwerp-bestemmingsplan. Haag Wonen verzoekt u deze zienswijze bij de vaststelling van het bestemmingsplan HSE te willen betrekken en daarmee rekening te houden. Ik verzoek u mij voorts te zijner tijd -na vaststelling van het plan -omtrent die vaststelling alsmede omtrent de inhoud van het vastgestelde plan nader te willen berichten'.

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

Op 10 april heeft het college in het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening het concept-ontwerpbestemmingsplan toegezonden aan de overlegpartners. In dat kader heeft reclamant op 15 mei een vooroverlegreactie gegeven, die in hoofdstuk 7 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan van een reactie is voorzien.

Deze beantwoording is in een ambtelijk gesprek op 24 juni aan reclamant toegelicht. De door reclamant op 30 juli 2013 ingediende zienswijze is in grote mate gelijklopend aan de vooroverlegreactie.

De reactie van het college op de vooroverlegreactie is op die punten overgenomen in onderstaande beantwoording.

Het ontwerp bestemmingsplan HSE

Ook na navraag is nog steeds onduidelijk op welke definitief uitgewerkte tekeningen en definitieve bezonningsstudie Haag Wonen doelt. Het bestemmingsplan maakt de bouw van het Haags Startstation E-lijn mogelijk. De verdere uitwerking van onder andere de terminal en brugconstructie en de detailtekeningen vindt plaats op niveau van de omgevingsvergunning. Een bezonningsstudie is op basis van het bezonningsbeleid van de gemeente Den Haag niet noodzakelijk, maar in het kader van een goede ruimtelijke ordening is echter toch een bezonningsonderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt dat bij geen van de woningen de schaduwwerking dusdanig is dat hierdoor op de toetsingsdatum minder dan twee uur zon mogelijk is. Het Haags Startstation E-lijn voldoet daarmee aan de voorwaarden van de gemeentelijke bezonningsnorm. Het volledige bezonningsonderzoek is als bijlage bij dit raadsvoorstel opgenomen.

Voor de opmerking dat een definitief onderzoeksrapport geluid ontbreekt wordt voor een reactie van het college verwezen naar de beantwoording onder het punt 'geluidsoverlast'.

In het kader van de bestemmingsplanprocedure zal, overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening, uitsluitend het door de raad vastgestelde bestemmingsplan met de daarbij behorende onderzoeksrapporten ter inzage worden gelegd. De wetgever heeft echter niet de mogelijkheid geboden om in dat stadium alsnog zienswijzen op deze stukken in te dienen.

Geluidsoverlast

De woningen in Bezuidenhout-West zijn gelegen in een stedelijke omgeving in de nabijheid van diverse hoofdverkeersaders zoals de Lekstraat, Prins Bernhardviaduct, Schenkviaduct en Utrechtsebaan. Een aantal woningen is reeds gelegen op korte afstand van een hoofdverkeersader: de hoofdspoorwegen van en naar het centraal station. Bij de ligging van deze woningen hoort ook een bepaald achtergrondgeluidsniveau (zonder HSE). De dichtstbij gelegen woningen aan de hoofdspoorweg van en naar het centraal station hebben een achtergrondgeluidsniveau wat kenmerkend is voor een omgeving aan het hoofdspoor nabij het centraal station. Randstadrail maakt in de bestaande situatie gebruik van bestaande sporen met dien verstande dat 80% van de passeerbeweging gebruik zal maken van het zuidelijke spoor en 20% van het noordelijke spoor. In de toekomstige situatie zal deze situatie niet gewijzigd worden om de geluidbelasting op de woningen te verminderen.

Getoetst is of de ontwikkeling van HSE voldoet aan de Wet geluidhinder en het gemeentelijk beleid. De Wet geluidhinder schrijft voor dat de geluidbelasting getoetst wordt op de gevels. Die uitkomsten zijn opgenomen in het geluidonderzoek dat is opgenomen in bijlage 1. In bijlage 11 van dat onderzoek is per meetpunt onder andere de gecumuleerde geluidsbelasting voor en na de realisatie van HSE opgenomen. Hierin is te zien dat voor het grootste deel van de meetpunten de verslechtering circa 0 tot 1,5 dB bedraagt, voor een deel van de woningen is deze verslechtering wat hoger. In de praktijk blijkt dat een toename (of afname) van 3 dB net hoorbaar is. Dat betekent dat gemiddeld over de dag gezien, de hogere geluidbelasting over het algemeen niet hoorbaar zal zijn. Kortdurende piekmomenten zijn bij wet niet maatgevend gesteld.

Op basis van de Wet geluidhinder hoeft voor buitenruimtes de geluidsbelasting niet te worden berekend. Ook het gemeentelijk beleid stelt geen eisen aan de geluidbelasting van buitenruimtes. Of de huurders geen gebruik meer maken van het balkon of loggia is afhankelijk van de persoonlijke hinderbeleving van de huurders.

De door Haag Wonen gesuggereerde alternatieven zijn niet mogelijk. Al in de jaren negentig, tijdens de planontwikkeling van Randstadrail, werd duidelijk dat de eindhalte van de toenmalige Hofpleinlijn in de toekomst niet meer op het maaiveldniveau van station Den Haag Centraal zou kunnen worden gesitueerd.

De NS hebben indertijd het stadsbestuur van Den Haag te kennen gegeven in de toekomst alle 12 sporen nodig te hebben voor de afwikkeling van het nationale treinvervoer. Voor de eindhalte van de toekomstige E-lijn zou dus een alternatief gezocht moeten worden.

In de daarop volgende twee decennia zijn verschillende alternatieven onderzocht. In 2006 is overeenstemming bereikt over een aanlanding beneden maaiveld., maar tijdens de uitwerking van dit plan bleek – mede als gevolg van verscherpte tunnelwetgeving - dat het ontwerp dusdanige veiligheidsmaatregelen met zich meebracht, dat de tunnelvariant financieel niet meer haalbaar was. Er is toen gezocht naar andere oplossingen. In een aantal expertmeetings is vervolgens het ontwerp voor een aanlanding volledig boven het busplatform (+2) als beste optie naar voren gekomen. Bij de planuitwerking van deze variant bleek dat bouwen op het busstation in technische zin vrijwel niet haalbaar was, omdat hier extreem hoge kosten tegenover stonden. Deze kosten waren nodig om de constructie van het busplatform te verstevigen. Het plan is daarom nogmaals aangepast tot het huidige plan: nog steeds met een niveau boven het busstation, maar met kolommen in de Anna van Buurenstraat, direct tegen het busstation aan.

Vanzelfsprekend worden wel maatregelen genomen om geluidsoverlast voor omwonenden zoveel mogelijk te beperken. Alle geluidreducerende maatregelen die financieel doelmatig zijn (hierbij wordt, op vrijwillige basis, gebruik gemaakt van de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder (DMC) en niet stuiten op bezwaren van technische of stedenbouwkundige aard zullen worden doorgevoerd. Daarnaast wordt de valbeveiliging aan de zuidzijde van de zettingsvrije plaat uitgevoerd als geluidscherm en wordt een middenbermscherm geplaatst op de aarden baan en een deel van de zettingsvrije plaat.

De volgende maatregelen zullen worden getroffen:

- 1. Raildempers op beide sporen op de zettingsvrije plaat en de aarden baan, daar waar mogelijk (niet mogelijk ter hoogte van de wissels en de railinzetplaats).*
- 2. Een geluidabsorberend scherm van 143 meter lang op de zettingsvrije plaat van 1,5 meter hoog (ten opzichte van bovenkant spoor) langs de noordzijde, uitgevoerd als een glazen scherm in een hoek van tenminste 15 graden naar het spoor toe.*
- 3. Een scherm langs de noordzijde van de aarden baan met een lengte van 247 meter en een hoogte van 1,5 meter ten opzichte van bovenkant spoor, uitgevoerd als een tweezijdig absorberende cassettescherm.*
- 4. Een geluidabsorberend scherm van 143 meter lang op de zettingsvrije plaat van 1,1 meter hoog (ten opzichte van bovenkant spoor) langs de zuidzijde, uitgevoerd als een glazen scherm in een hoek van tenminste 15 graden naar het spoor toe.*
- 5. Een middenbermscherm van 1 meter hoog op de aarden baan en een deel van de zettingsvrije plaat, uitgevoerd als een tweezijdig absorberende cassettescherm.*

Naast bovengenoemde overdrachtsmaatregelen, wordt ook bekeken of aanvullend nog gevelmaatregelen nodig zijn. Voor een aantal woningen is reeds in 2005-2006 de gevels gesaneerd in het kader van de raillijst (ook wel A-lijst genoemd). Het vaststellen van een hogere grenswaarde ten behoeve van de aanleg van de HSE schept de verplichting om, voorafgaand aan de realisatie van de HSE sporen, te onderzoeken of nog steeds voldaan wordt aan de wettelijke binnenniveaus of dat aanvullende gevelmaatregelen noodzakelijk zijn.

Tijdens de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is, als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan, tevens een volledig rapport van het akoestisch onderzoek ter inzage gelegd. Dit rapport is als concept ter inzage gelegd, omdat de zienswijzen ook tot aanpassing van het rapport van het akoestisch onderzoek kunnen leiden. Indien een definitief rapport ter inzage zou worden gelegd, zou dat in strijd zijn met het bepaalde in artikel 3.11, eerste lid van de Algemene wet bestuursrecht: het bestuursorgaan legt het ontwerp van het te nemen besluit, met de daarop betrekking hebbende stukken die redelijkerwijs nodig zijn voor een beoordeling van het ontwerp, ter inzage.

Onduidelijk is echter waarom reclamant van mening is dat pas na realisatie van HSE een definitief onderzoeksrapport kan worden opgesteld. Het rapport van het akoestisch onderzoek zal, tezamen met het bestemmingsplan, door de raad worden vastgesteld. Eveneens is onduidelijk waarom reclamant van mening is dat het akoestisch onderzoek niet representatief is voor Bezuidenhout-West.

Gezien het feit dat reclamant deze stellingname niet nader heeft onderbouwd, kan hier verder niet op in worden gegaan.

Zoals in de toelichting van het concept-ontwerpbestemmingsplan is aangegeven is de gemeente voor deze sporen het bevoegd gezag. Aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is zodoende geen verzoek tot vaststelling van een hogere grenswaarde gedaan.

Achteruitgang van de luchtkwaliteit

De fijn stof concentraties in steden worden gedomineerd door de achtergrondconcentratie en het wegverkeer. In tegenstelling tot wat Haag Wonen beweert is de invloed van railverkeer maar zeer beperkt en leidt dit niet tot een ernstige achteruitgang van de luchtkwaliteit. Jaarlijks stelt Rijkswaterstaat het rapport "Slijtage stroomafnemers en bovenleidingen spoorwegen" vast. Uit het rapport blijkt dat door slijtage fijn stof vrijkomt in het milieu. De hoeveelheid die vrij komt wordt gerelateerd aan het stroomverbruik op een traject (dus het aantal trein/tramstellen per uur). Op basis van onder andere de rapportage van Rijkswaterstaat zijn diverse studies in Nederland verricht waaruit blijkt dat de bijdrage van het railverkeer Niet in betekenende mate is. Dit is algemeen aanvaard. Alleen al op grond hiervan vormt luchtkwaliteit wettelijk geen belemmering. Voor de situatie die Haag Wonen schetst, het spoorgebied van Den Haag Centraal (met de drukke wegen op enige afstand), geldt bovendien dat de fijn stofconcentraties lager zijn dan de grenswaarden. De niet in betekenende mate bijdrage door het nieuwe spoor leidt niet tot concentraties die in de buurt komen van de grenswaarden. Aangezien het bestemmingsplan alleen de ontwikkeling van de HSE mogelijk maakt is het niet nodig een specifiek luchtonderzoek in de omgeving Den Haag Centraal uit te voeren.

In haar zienswijze verzoekt Haag Wonen 'om de plangebieden de aanleg RandstadRail (HSE), Beatrixkwartier (Monarch) en de verkeersdrukte van de Utrechtsebaan op elkaar af te stemmen om de plannen afzonderlijk te kunnen beoordelen'. Vermoed wordt dat Haag Wonen hiermee bedoelt dat in het kader van de beoordeling van de gevolgen voor de luchtkwaliteit als gevolg van het realiseren van het Haags Startstation ook de gevolgen voor de luchtkwaliteit als gevolg van de ontwikkeling van de Monarch en de verkeersdrukte op de Utrechtsebaan beoordeeld moet worden.

De luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer bepalen dat alleen de ontwikkelingen die door een bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, getoetst dienen te worden. De invloed van de Monarch is al onderzocht tijdens de procedure van het bestemmingsplan 'Beatrixkwartier (Monarch)'.

De integrale bewaking van de luchtkwaliteit op de Utrechtsebaan (en in heel Den Haag) is een traject binnen de Wet milieubeheer dat los staat van de bestemmingsplanprocedure. Het kader waarin dat gebeurt is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

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

Het is inderdaad zo dat het uitzicht vanuit en, de privacy en lichttoetreding van een aantal woningen van Haag Wonen af zal nemen als gevolg van het realiseren van HSE. Dat wil echter niet zeggen dat er sprake is van een onaanvaardbare situatie. De woningen bevinden zich reeds in een stedelijke omgeving en zijn gelegen langs bestaande sporen en een emplacement van ProRail.

Een afstand van 15 tot 20 meter tussen woningen en in dit geval het spoorviaduct, zoals door Haag Wonen wordt aangegeven is voor centrumstedelijk gebied niet ongevoel. Vergeleken met oudere delen van de stad, zoals bijvoorbeeld Zeeheldenkwartier en Belgisch Park bedraagt de afstand tussen woningen aan weerszijden van de straat vaak maar zo'n 8 meter. De aantasting van het uitzicht en de privacy wordt om die reden als niet onevenredig beoordeeld.

Ten aanzien van de verminderde bezonning en lichtinval geldt, dat op basis van het bezonningsbeleid van de gemeente Den Haag geen onderzoek hoeft te worden verricht. In het college van 9 februari 2010 en in de Raadscommissie Ruimte van 22 september 2010 is besloten de bezonningsnorm uit 1996 te handhaven.

Onderzoek is vereist indien sprake is van een bouwhoogte van meer dan 25 meter of als de nieuwbouw ten minste 1½ keer de hoogte heeft van de gemiddelde hoogte van de omgeving. Daarvan is in dit geval geen sprake. Bovendien wordt het plan zoveel mogelijk transparant uitgevoerd, om de bezonning en lichtinval op woningen in de omgeving zoveel mogelijk te waarborgen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is echter toch een bezonningsonderzoek uitgevoerd. Zoals hiervoor reeds aangegeven blijkt uit dit onderzoek dat het Haags Startstation E-lijn voldoet aan de voorwaarden van de gemeentelijke bezonningsnorm.

Gelet op het maatschappelijke belang dat wordt gediend met het Haags Startstation voor de E-lijn en de zorgvuldige afweging van alternatieven, maak dat enige aantasting van het vrije uitzicht en de privacy wordt gerechtvaardigd.

Andere aspecten

De uitvoerbaarheid van het plan is opgenomen in hoofdstuk 7 van de toelichting. Hierin wordt ook verwezen naar de overeenkomst met ProRail, waarin is bepaald dat het afwikkelen van alle planschade en nadeelcompensatieclaim(s,) voor eigen rekening en risico is en door de gemeente wordt uitgevoerd. De nadere financiële onderbouwing is op grond van artikel 55 van de Gemeentewet juncto artikel 10 lid 2, sub b en g van de Wet Openbaarheid van Bestuur geheim. Er is dus wel degelijk rekening gehouden met eventuele planschadevergoedingen.

Het staat Haag Wonen vanzelfsprekend vrij om, na onherroepelijk worden van het bestemmingsplan, bij het college van burgemeester en wethouders een verzoek om planschadevergoeding als bedoeld in artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening in te dienen, indien zij meent daarvoor in aanmerking te komen.

Bij de beoordeling van een planschadeverzoek dient het oude planologische regime te worden vergeleken met het nieuwe planologische regime. Daarbij is niet de feitelijke situatie van belang, maar hetgeen planologisch maximaal kon en kan worden gerealiseerd.

Zoals hiervoor aangegeven, heeft er een zorgvuldige afweging van alternatieven plaatsgevonden. Het realiseren van een tunnel is financieel onuitvoerbaar en het realiseren van extra sporen op maaiveld is ruimtelijk niet mogelijk. Gelet op het ontbreken van uitvoerbare alternatieven, de zorgvuldige belangenafweging die heeft plaatsgevonden (Haag Wonen, alsmede de wijk Bezuidenhout-west zijn reeds in een vroeg stadium betrokken bij de planontwikkeling) en het grote maatschappelijke belang van HSE is het college van mening dat het ontwerpbestemmingsplan voldoet aan het vereiste van een goede ruimtelijke ordening.

Conclusie

Op grond van vorenstaande overwegingen acht het college de zienswijze ongegrond.

ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Het voorliggende bestemmingsplan maakt onder andere de bouw van een nieuw startstation voor de E-lijn op station Den Haag Centraal mogelijk. De totale kosten bedragen €66.703.00 (prijsspeil 1 januari 2012). De gemeente Den Haag ontvangt een bedrag van het stadsgewest ter grootte van €42.153.385 voor dit project. Daarnaast is in 2007 reeds een bedrag van €12.000.000 voor dit project gereserveerd en is in 2010 €8.250.000 beschikbaar gesteld.

Voor een bedrag van €4.300.000,- is nog niet besloten op welke wijze deze kosten worden gedekt, maar wel dat deze kosten worden gedekt. Hiervoor zijn twee opties mogelijk. Na bekend worden van het aanbestedingsresultaat zal de raad gevraagd worden om een besluit te nemen over de resterende dekking (zie ook het raadsvoorstel van 10 maart 2011, RIS 178698_110301).

Daarnaast is voor deze nieuwe ontwikkeling in het kader van de Grondexploitatiewet beoordeeld of er sprake is van een bouwplan als bedoeld in art. 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Het startstation 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 ontwikkeling is kostenverhaal anderszins verzekerd doordat de gemeente met ProRail een anterieure overeenkomst heeft gesloten. 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 ontwikkeling 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

In de toelichting 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

Ambtshalve wijzigingen

- Paragraaf 3.3 vervalt. Het actuele archeologische beleid is opgenomen in paragraaf 4.9.
- Paragraaf 3.3 wordt toegevoegd:
 ‘3.3 Kantoren
 Op 18 februari 2010 heeft de gemeenteraad de 'Kantorenstrategie Den Haag 2010-2030, de gebruiker centraal' vastgesteld. Met de kantorenstrategie wil de gemeente regie voeren over de dynamische ontwikkelingen in de kantoomarkt en de positie van Den Haag Kantorenstad verder uitbouwen. Deze kantorenstrategie wordt elk jaar (op delen) middels het IpSO (Investeringsprogramma Stedelijke Ontwikkeling) herzien. In de kantorenstrategie staat aangegeven waar nieuwbouw van kantoren mogelijk is en welke kantoorgebieden voor toevoeging van voorzieningen in aanmerking komen. Deze voorzieningen zijn per gebied verschillend en afhankelijk van de aard en omvang van het gebied en de bestaande voorzienings situatie. De kantorenprogrammering is per gebied voor de komende jaren gepresenteerd. Daarnaast is het stedelijke kantorenbeleid er ook opgericht om het overaanbod in Den Haag en de regio te verminderen. Daarom wordt transformatie van kantoren naar ander vastgoed gestimuleerd. Volgens het provinciale beleid (AmvB Ruimte) is voor elke afwijking van het bestaande bestemmingsplan van meer dan 1000 m² bvo toevoeging aan kantoren een zgn. SER-laddertoets vereist. Deze toets vereist een aparte onderbouwing die het bouwplan ondersteunt en moet aan het bestemmingsplan c.q. bouwvergunning worden toegevoegd.
 In paragraaf 5.3 is een verantwoording opgenomen hoe in onderhavig bestemmingsplan met het kantorenbeleid wordt omgegaan.’

N.a.v de zienswijzen

Toelichting

- Aan paragraaf 1.3 wordt toegevoegd: ‘Deze sporen zijn in de toekomst nodig in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Daarmee moeten reizigers op de drukste trajecten vanaf 2020 elke 10 minuten kunnen opstappen op een intercity of een sprinter. Dit is echter een ontwikkeling die zich buiten de kaders van het bestemmingsplan 'Randstadrail (HSE)' afspeelt’

- Aan paragraaf 3.1.2.2 wordt de volgende zin toegevoegd: ‘Desondanks is in paragraaf 5.3 een verantwoording opgenomen hoe in onderhavig bestemmingsplan met kantoren wordt omgegaan’.
- De in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen tekst in paragraaf 3.1.3 wordt ondergebracht in paragraaf 3.1.3.1. Daaraan wordt paragraaf 3.1.3.2 toegevoegd:

3.1.3.2 Kantorenstrategie Haaglanden 2012-2020

In november 2012 is door het algemeen bestuur van het Stadsgewest Haaglanden de kantorenstrategie Haaglanden 2012-2020 vastgesteld. De strategie, die het kantorenbeleid voor Haaglanden uitzet tot het jaar 2020, richt zich op het terugdringen van het huidige overaanbod aan vierkante meters. Ook legt de strategie de nadruk op een selectieve beperking van nieuwbouwplannen voor kantoren. Verder identificeert de kantorenstrategie kansen voor versterking en duurzame groei in daarvoor in aanmerking komende kantorengebieden en -sectoren.

De kantorenstrategie kent de volgende pijlers:

1. De inzet op een beperkt aantal kantoorversterkingsgebieden
2. Een reductie van de planvoorraad
3. Een maatwerkaanpak voor de kantorenlocaties in de gemeenten, gericht op:
 - a. Het verbeteren van de kwaliteit van de locatie, en/of
 - b. Het creëren van mogelijkheden voor andere bestemmingen (faciliteren van sloop, transformatie, herbestemming)
4. Specifiek beleid:
 - a. Voor de grote vrijkomende complexen van de rijksoverheid
 - b. Voor specifieke sectoren en gebruikers (R&D, EPO, Eurojust, Strafhof, Europol, grote multinationals)
5. Een overzicht van transformaties van kantoren naar andere functies (gerealiseerd en in ontwikkeling).

6. Afspraken over de monitoring van het beleid

Relevant in het kader van dit bestemmingsplan is met name punt 1.

De gezamenlijke overheden hebben in het verleden zwaar geïnvesteerd in de kwaliteit van de openbare ruimte en –vooral- de multimodale bereikbaarheid van een aantal locaties, de zogenaamde kantoorversterkingsgebieden. Locaties komen in aanmerking voor de betiteling kantoorversterkingsgebied, als er sprake is van:

- Een Randstedelijke toplocatie, of een Randstedelijk OV-knooppunt met een goede autobereikbaarheid, en de gemeente ook daadwerkelijk investeert in de kwaliteit van de locatie, of
- Een regionaal OV-knooppunt, waarin de gemeente fors investeert in de kwaliteit van de locatie en bovendien op andere locaties binnen de gemeente zorg draagt voor onttrekking aan de voorraad (transformatie, sloop), of
- Een locatiespecifieke sector, waarvoor de gemeente fors investeert in de kwaliteit van de locatie (bijv. een deel van de internationale zone).

Dit betreft concreet de volgende locaties:

- Den Haag Grootstedelijk Centrum
- Den Haag World Forumgebied
- Delft Spoorzone
- Station Rijswijk
- Maanplein/Voorburg Station
- Zoetermeer Stationsgebied (= rondom de Mandelabrug)

Nieuwbouwplannen moeten bij voorkeur in de kantoorversterkingsgebieden landen.

Plangebied

Voor het plangebied is in de kantorenstrategie een plancapaciteit van 40.000 m² opgenomen. In paragraaf 5.3 wordt aangegeven hoe met deze plancapaciteit in onderhavig bestemmingsplan wordt omgegaan.’

- In paragraaf 4.7.2.1 wordt de volgende tekst toegevoegd:
‘[...] omdat het verharde oppervlak niet toeneemt. Het station en de brugconstructie zijn gelegen boven reeds bestaande verharding. Het spoor is gelegen op een aarden baan’.

- In paragraaf 4.7.2.1 wordt de notitie van peil '0,43 NAP' gewijzigd in '-0,43 m NAP'.
- Paragraaf 5.3. wordt toegevoegd. De overige paragrafen worden door genummerd:

5.3 Verantwoording kantoren

5.3.1 Vigerend bestemmingsplan 'Den Haag Nieuw Centraal'

Op 20 september 2007 heeft de raad het bestemmingsplan 'Den Haag Nieuw Centraal' vastgesteld, op 20 mei 2008 is het bestemmingsplan door Gedeputeerde Staten goedgekeurd en op 24 maart 2009 onherroepelijk geworden. In dit plan zijn de gronden ter plaatse van het busplatform bestemd als Stationsdoeleinden III. Deze bestemming maakt het mogelijk om 45.000 m² bvo kantoren te realiseren. Daarnaast is een vrijstellingsmogelijkheid opgenomen, waarmee het college het toegestane bruto-vloeroppervlak aan kantoren met maximaal 24.800m² kan vergroten. Voorwaarde is wel dat het Stadsgebied Haaglanden hiermee kan instemmen.

5.3.2 Bestemmingsplan Randstadrail (HSE)

Het bestemmingsplan Randstadrail (HSE) maakt de bouw van het startstation van de E-lijn mogelijk. Dit station wordt direct naast en deels boven (door een uitkraging) het busplatform gerealiseerd. De vigerende juridische regeling is in het concept-ontwerpbestemmingsplan overgenomen en daaraan is de regeling voor het startstation toegevoegd. Er is dus geen sprake van herbestemmen, maar het continueren van een reeds bestaande bestemming.

5.3.3 Beleidsmatige afweging

5.3.3.1 Provinciale Verordening

Lid 1

In lid 1 is het uitgangspunt opgenomen dat nieuwe kantoren alleen worden toegelaten binnen de invloedssfeer van de belangrijkste knooppunten van openbaar vervoer in de centra van de stedelijke gebieden. Deze locaties zijn opgenomen op kaart 5 (Zuidvleugeln). Binnen de invloedssfeer van de haltes van het Zuidvleugeln liggen gronden die binnen 10 minuten vanaf de haltes bereikbaar zijn te voet of met hoogfrequente bus- en tramverbindingen.

In het plangebied worden geen nieuwe kantoren toegestaan, maar slechts vigerende rechten overgenomen. Bovendien is het station één van de belangrijkste knooppunten van openbaar vervoer en is het plangebied gelegen op één van de locaties die in de Verordening is aangewezen voor kantoren.

Lid 2

Lid 2 vormt vervolgens een uitzondering, waarbij lid 1 niet van toepassing is op een aantal categorieën. Aangezien het bepaalde in lid 1 niet strijdig is met het bestemmingsplan hoeft niet bekeken te worden of de genoemde uitzonderingen van toepassing zijn.

Lid 3

Ten slotte wordt in lid 3 aangegeven:

'Bestemmingsplannen mogen in afwijking van het bepaalde in lid 1 nieuwe kantoren mogelijk maken voor zover het gaat om:

- *het herbestemmen van onbenutte bouw- en gebruiksmogelijkheden voor kantoren of*
- *locaties die zijn opgenomen op bijlage 1 van deze verordening.*

Voorwaarde daarbij is dat strikte toepassing van het bepaalde in lid 1 zou leiden tot onevenredige benadeling van andere belangen. De toelichting van het bestemmingsplan bevat hierover een verantwoording'.

Met dit bestemmingsplan worden geen nieuwe kantoren mogelijk gemaakt en is de betreffende locatie gelegen boven een aangewezen halte. Daarmee hoeft van de afwijkingsmogelijkheid geen gebruik gemaakt te worden. De locatie is immers niet gelegen buiten de invloedssfeer van de op kaart 5 aangeduide haltes. In lijn met artikel 7, derde lid van de Verordening Ruimte zou daarmee ook geen verantwoording opgenomen hoeven worden te worden in de toelichting. Deze verantwoording hoeft alleen opgenomen te worden voor het herbestemmen van onbenutte bouw- en gebruiksmogelijkheden voor kantoren of locaties die zijn opgenomen op bijlage 1 van deze verordening, indien afgeweken wordt van het bepaalde in het eerste lid van artikel 7.

Zelfs al zou gebruik gemaakt moeten worden van de in lid 3 benoemde afwijkingsmogelijkheid, dan wordt alsnog voldaan aan de in lid 3 gevraagde verantwoording, middels deze paragraaf.

5.3.3.2 *Kantorenstrategie Haaglanden 2012-2020*

In de Kantorenstrategie Haaglanden 2012-2020 is voor deze locatie een onduidelijk metrage opgenomen. Op pagina 47 zijn de voorstellen voor planreductie opgenomen. Hierin wordt onder Den Haag, Centraal Station het busplatform, per abuis, niet genoemd. In de bijlage van de Kantorenstrategie Haaglanden is het busplatform wel opgenomen met een metrage van 40.000 m² opgenomen. Ook dit moet een verschrijving zijn, aangezien in de oude Kantorenstrategie Haaglanden uit gaat van een metrage van 65.000 m² (Partiële Herziening Kantorenstrategie Haaglanden uit 2007). Omdat het busplatform niet als te vervallen plan is opgenomen, zou kunnen worden opgemaakt dat daarmee de omvang van 65.000 m² uit de Partiële Herziening Kantorenstrategie Haaglanden uit 2007 nog van kracht is.

Zoals hiervoor aangegeven is sprake van het overnemen van de vigerende juridische regeling. Daaraan is de regeling voor het startstation toegevoegd. Het metrage van 45.000 m² wijkt af van het metrage dat is opgenomen op de factsheet in de bijlage van de Kantorenstrategie Haaglanden, echter wordt bij de vervallen plannen de locatie niet benoemd. Daaruit zou kunnen worden opgemaakt dat er geen reductie is aangebracht ten opzichte van de 65.000 m² die is opgenomen in de Partiële Herziening Kantorenstrategie Haaglanden uit 2007.

Voor de afwijkingmogelijkheid, waarmee het college het toegestane bruto-vloeroppervlak aan kantoren met maximaal 24.800m² kan vergroten, is als voorwaarde opgenomen dat het Stadsgewest Haaglanden hiermee kan instemmen. Hiermee is de regionale afstemming verzekerd.

5.3.3.3 *Kantorenstrategie Den Haag 2010-2030, de gebruiker centraal*

In de Kantorenstrategie Den Haag is het busplatform opgenomen met een metrage van 65.000 m² in de periode 2015-2020. Dit metrage is echter herzien met het IpSO (zie paragraaf 5.3.3.4) dat geldt als een partiële herziening van de kantorenstrategie Den Haag.

5.3.3.4 *Investeringsprogramma Stedelijke Ontwikkeling (IpSO)*

In het Investeringsprogramma Stedelijke Ontwikkeling (IpSO) staat beschreven in welke gebieden de gemeente investeert qua inzet, middelen en capaciteit. En waarin de gemeente het voortouw neemt om samen met externe partners die gebieden te ontwikkelen. Dat wil niet zeggen dat ontwikkelingen die niet in het IpSO worden genoemd geen doorgang kunnen vinden. Indien marktpartijen een plan willen ontwikkelen dat past binnen een vigerend bestemmingsplan is dat vanzelfsprekend mogelijk.

In november 2011 is door het college een partiële herziening van de Grondexploitatie voor Den Haag Nieuw Centraal vastgesteld. In dat kader is aangegeven dat, gelet op de toenmalige omstandigheden op de kantorenmarkt, besloten is het kantorenprogramma van ca. 70.000 m² niet langer op te nemen in de grondexploitatie. Het college acht de kans op realisatie van deze ontwikkeling in de komende jaren beperkt en wil ook mogelijke planvorming niet stimuleren. Net als overige ontwikkelingen die niet voldoende concreet waren, heeft het college deze ontwikkeling niet langer in het IpSO opgenomen. Daarmee is een gemeentelijke bijdrage om het project uit te voeren van de baan. Dit staat echter los van de vigerende planologische rechten die de private partij heeft (zie ook paragraaf 5.3.5). Wel heeft de gemeente aan de eigenaar van de grond, ProRail, gevraagd of deze af wil zien van haar rechten. ProRail heeft hierop geantwoord dat ze vast wil houden aan haar rechten.

5.3.4 **Geen mogelijkheden voor alternatieve invulling**

Een andere invulling van dit volume is binnen het vigerende bestemmingsplan niet mogelijk. Binnen de bestemming Stationsdoeleinden II zijn weliswaar ook kantoren, detailhandel, dienstverlening en horeca toegestaan, echter stellen de regels beperkingen aan het toegestane metrage. Een verdere toename van deze metrages in afwijking van het vigerend bestemmingsplan, is bovendien strijdig met het provinciale en gemeentelijke beleid.

Het wijzigen van de nog niet gerealiseerde kantoorbestemming naar een bestemming die nog niet is toegestaan in het vigerend bestemmingsplan is eveneens geen optie, omdat een alternatieve invulling ontbreekt. Door de ligging boven het spoor zorgt milieuregelgeving ervoor dat geluidsgevoelige bestemmingen, zoals wonen of onderwijs niet (zonder meer) te realiseren zijn.

Bovendien zou een invulling met wonen of onderwijs echter ook weer ten koste kunnen gaan van transformaties van bestaande kantoren naar bijvoorbeeld wonen in de omgeving of elders in de stad, waardoor een dergelijke invulling niet altijd bijdraagt aan een aanpak van kantorenleegstand en daarmee aan het met de provinciale verordening ruimte beoogde resultaat. Een invulling met bijvoorbeeld retail zou strijdig zijn met het provinciale en regionale beleid.

5.3.5 Conclusie

Het gewijzigde beleid doet echter niets af aan de rechten van ProRail. De looptijd van een bestemmingsplan is tien jaar. Het vigerende bestemmingsplan is in 2007 vastgesteld en hoeft, conform artikel 3.1, tweede lid van de Wet ruimtelijke ordening pas in 2017 te worden herzien. ProRail en NS hebben daarmee op basis van het vigerend bestemmingsplan nog ruimschoots de tijd om de bestemming van de gronden te realiseren. Het wegbestemmen van de kantoorontwikkeling zou in strijd zijn met een goede ruimtelijke ordening. Bovendien zou het niet overnemen van de vigerende juridische regeling er toe leiden dat de eigenaar van de gronden (ProRail) in haar belang wordt geschaad en een verzoek om tegemoetkoming in planschade zou kunnen doen. Ook gelet op de reeds gedane voorinvesteringen in fysieke vorm. Daarmee zou het bestemmingsplan Randstadrail (HSE) niet langer financieel uitvoerbaar zijn.

Om deze redenen is in onderhavig bestemmingsplan de vigerende kantoorbestemming overgenomen, zodat de eigenaars van de betreffende gronden ten minste tien jaar de tijd krijgen om de bestemming te realiseren. Wel wil het college benadrukken dat zij bij een volgende planherziening na tien jaar voornemens is de rechten niet over te nemen, indien deze nog niet gerealiseerd zijn.

- Paragraaf 4.6 'Bezonning' wordt toegevoegd:
'In januari 1996 is door de toenmalige raadscommissies voor Ruimtelijke Ordening, Stadsvernieuwing en Volkshuisvesting en voor Verkeer en Vervoer, Binnenstad en Monumenten, een norm vastgesteld voor bezonning in de omgeving van een geprojecteerde ontwikkeling. De Haagse bezonningsnorm gaat er vanuit dat de ondergrens op tenminste twee mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari tot 21 oktober, uitgaande van een zonhoogte van meer dan 10 graden, moet liggen. In afwijking van de lichte TNO-norm is in de Haagse norm de bezonning van gevels maatgevend, onafhankelijk van de plaats van de ramen. Bij de lichte TNO-norm werd namelijk de bezonning op het midden van de vensterbank van de binnenkant van het raam gerekend.

Bij besluit van het college op 9 februari 2010 is deze norm geactualiseerd. Dit is besproken met de raadscommissie Ruimte op 22 september van dat jaar. Het besluit behelst de bestaande bezonningsnorm (uit 1996) op hoofdlijnen te handhaven en - waar nodig - aan te passen en aan te scherpen. Onderzoek is vereist indien sprake is van een bouwhoogte van meer dan 25 meter of als de nieuwbouw ten minste 1½ keer de hoogte heeft van de gemiddelde hoogte van de omgeving. Het betreft onder meer gevels van hoofdgebouwen, waarin, in de breedste zin, wordt gewoond. Bij de gevel van een woning is in de berekening sprake van bezonning, indien een denkbeeldig punt (het 'meetpunt') op de gevel in de zon ligt. Het meetpunt ligt op 0,75 meter hoogte, op het midden van de gevel.

Gezien de maximale hoogte van het viaduct en de stationskap en in de omgeving hogere bebouwing aanwezig is, is het uitvoeren van een bezonningsonderzoek op basis van deze criteria niet noodzakelijk. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is echter toch een bezonningsonderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt dat bij geen van de woningen de schaduwwerking dusdanig is dat hierdoor op de toetsingsdatum minder dan twee uur zon mogelijk is. Het Haags Startstation E-lijn voldoet daarmee aan de voorwaarden van de gemeentelijke bezonningsnorm. Het volledige bezonningsonderzoek is als bijlage 6 opgenomen'.

- Paragraaf 4.7 'Windhinder' wordt toegevoegd:
'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.

Door bureau Peutz is een onderzoek verricht naar de mogelijke invloed van het viaduct en de stationskap van het Haags Startstation E-lijn op het windklimaat ter plaatse de entrees en balkons van het nabij gelegen gebouw La Fenêtre.

Uit de resultaten van het onderzoek kunnen de volgende conclusies getrokken worden:
Op begane grondniveau alsmede op het verhoogde maaiveld is in het entreegebied van gebouw La Fenêtre een zekere mate van windafscherming te verwachten van het viaduct en de stationskap behorende bij het Haags Startstation Erasmuslijn. Het heersende windklimaat wordt derhalve positief beïnvloed door het viaduct en de stationskap.

- Ter plaatse van de onderzochte balkons van gebouw La Fenêtre is geen wezenlijke wijziging van het windklimaat te verwachten door realisatie van het viaduct en de stationskap.

Het volledige bezonningsonderzoek is als bijlage 7 opgenomen.'

Bijlagen

- Peutz heeft een rapport van een bezonningsonderzoek opgesteld: Viaduct en stationskap Haags Startstation Erasmuslijn, Bezonningsonderzoek in relatie tot nabij gelegen woningen. O 15401-1-RA-001, d.d. 22 augustus 2013. Dit rapport in integraal als bijlage bij dit raadsvoorstel opgenomen.
- Peutz heeft een rapport van een windklimaatonderzoek opgesteld: Viaduct en stationskap Haags Startstation Erasmuslijn, Windklimaatonderzoek in relatie tot nabij gelegen bebouwing La Fenetre. OA 15401-1-RA-001, d.d. 3 september 2013. Dit rapport in 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 10 september 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 van Dagelijks Bestuur van het Stadsgewest Haaglanden (Ra 2013.490) en Hoogheemraadschap van Delfland (Ra 2013.514) in het bij dit besluit behorende voorstel onder “Ingekomen zienswijzen” opgenomen, gegrond te verklaren;
- III. de zienswijzen van Wijkraad Bezuidenhout-West (Ra 2013.374), mevrouw Knoef en de heer van Lomwel (Ra 2013.503), Gedeputeerde Staten van Zuid Holland (Ra 2013.598) en Haag Wonen (Ra 2013.599) in het bij dit besluit behorende voorstel onder “Ingekomen zienswijzen” opgenomen, ongegrond te verklaren;
- IV. de zienswijze van Verhagen Advies names Vesteda Project Development B.V. Amsterdam (Ra 2013.582) gegrond te verklaren voor wat betreft de punten ‘capaciteitsgroei’ en ‘windhinder’ en ongegrond te verklaren voor wat betreft de overige punten
- V. tot herziening van de op het plangebied RandstadRail HSE betrekking hebbende regelingen:
 - Bestemmingsplan Den Haag Nieuw Centraal, vastgesteld op 20-09-2007;
 - Bestemmingsplan Bezuidenhout-West, vastgesteld op 02-12-2010;
 - Bestemmingsplan Parapluherziening Detailhandel Vuurwerk, vastgesteld op 25-11-2004;
 - Bestemmingsplan Parapluherziening Seksinrichtingen, vastgesteld op 25-11-2004;
- VI. met in achtneming van de Staat van wijzigingen vast te stellen het Bestemmingsplan RandstadRail HSE, bestaande uit de kaart NL.IMRO.0518. BP0241ZRRHSE-40ON.dgn met ondergrond NL.IMRO.0518. BP0241ZRRHSE-ondergrond.dgn, en regels, zoals deze bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte bescheiden zijn aangegeven, toegelicht en beschreven.
- VII. dat bij het bestemmingsplan voor RandstadRail HSE geen exploitatieplan wordt vastgesteld.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van

De griffier.

De voorzitter.

Een set van de ingekomen zienswijzen en het Ontwerpbestemmingsplan RandstadRail HSE, ligt voor de raadsleden ter inzage in de leeskamer Griffie B03.18 (map no. 46).

Na vaststelling van het Bestemmingsplan RandstadRail HSE wordt het identificatienummer van het bestemmingsplan gewijzigd van NL.IMRO.0518. BP0241ZRRHSE-40ON in NL.IMRO.0518.BP0241ZRRHSE-50VA.