

Raadsbesluit 24

De raad der gemeente Den Haag,

Gezien het voorstel van het college van 17 maart 2015,

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

Besluit:

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

- I. de zienswijzen in het bij dit besluit behorende voorstel onder “Ingekomen zienswijzen” opgenomen, ontvankelijk te verklaren;
- II. de zienswijzen Ra 2014.375, Ra 2014.377, Ra 2015.2 en 2015.6 in het bij dit besluit behorende voorstel onder “Ingekomen zienswijzen” opgenomen, gegrond te verklaren;
- III. de zienswijze Ra 2015.1 in het bij dit besluit behorende voorstel onder “Ingekomen zienswijzen” opgenomen, gedeeltelijk gegrond te verklaren voor wat betreft het ontbreken van de dubbelbestemming Waarde-archeologie op de gronden rondom de Wegastraat en voor het overige ongegrond te verklaren;
- IV. de zienswijze Ra 2015.3 in het bij dit besluit behorende voorstel onder “Ingekomen zienswijzen” opgenomen, gedeeltelijk gegrond te verklaren voor wat betreft het wijzigen van de bestemming Gemengd-2 in de bestemming Bedrijf-3 op een deel van het perceel Binckhorstlaan 50 en voor het overige ongegrond te verklaren;
- V. de zienswijze Ra 2015.5 in het bij dit besluit behorende voorstel onder “Ingekomen zienswijzen” opgenomen, gedeeltelijk gegrond te verklaren voor wat betreft de kwantitatieve risicoanalyse en de aanpassing van artikel 25, lid 3 en voor het overige ongegrond te verklaren;
- VI. de zienswijze Ra 2015.7 in het bij dit besluit behorende voorstel onder “Ingekomen zienswijzen” opgenomen, gedeeltelijk gegrond te verklaren voor wat betreft het tweede punt en voor het eerste punt ongegrond te verklaren;
- VII. de zienswijze Ra 2015.8 in het bij dit besluit behorende voorstel onder “Ingekomen zienswijzen” opgenomen, gedeeltelijk gegrond te verklaren voor wat betreft de milieucategorie van een groothandel in hout, het bebouwingspercentage, het aanpassen van de definitie “detailhandel in volumineuze goederen” en het mogelijk maken van nevenassortimenten en voor het overige ongegrond te verklaren;
- VIII. de zienswijze Ra 2015.11 in het bij dit besluit behorende voorstel onder “Ingekomen zienswijzen” opgenomen, gegrond te verklaren voor wat betreft het wijzigen van de milieucategorie van 4.1 in 4.2 en gedeeltelijk gegrond voor wat betreft het overige punt;
- IX. de overige zienswijzen in het bij dit besluit behorende voorstel onder “Ingekomen zienswijzen” opgenomen, ongegrond te verklaren;
- X. tot herziening van de op het plangebied betrekking hebben de regelingen:
 - Bestemmingsplan Binckhorst, vastgesteld bij raadsbesluit 2, d.d. 26 januari 1989;
 - Bestemmingsplan Binckhorst (Nieuw Binckhorst Zuid), vastgesteld bij raadsbesluit 114, d.d. 1 oktober 2009;
 - Parapluherziening Detailhandel Vuurwerk, vastgesteld bij raadsbesluit 207, d.d. 25 november 2004;
 - Parapluherziening Seksinrichtingen, vastgesteld bij raadsbesluit 199, d.d. 25 november 2004;
 - Parapluherziening Archeologie, vastgesteld bij raadsbesluit 100, d.d. 23 september 2010.

XI. met in achtneming van de Staat van wijzigingen vast te stellen het Bestemmingsplan Binckhorst Noord, bestaande uit de kaart NL.IMRO.0518. BP0273FBinckNoord-40ON.dgn met ondergrond o_NL.IMRO.0518. BP0273FBinckNoord-ond.dgn en regels, zoals deze bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte bescheiden zijn aangegeven, toegelicht en beschreven.

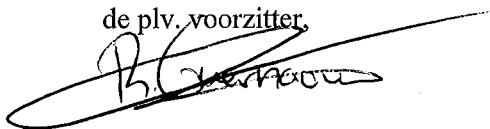
XII. dat bij het bestemmingsplan voor Binckhorst Noord geen exploitatieplan wordt vastgesteld.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van 16 april 2015.

De griffier,

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end.

de plv. voorzitter,

A handwritten signature in black ink, featuring a large, stylized 'B' followed by several horizontal strokes.

Gemeente Den Haag

rv 24

Dienst Stedelijke Ontwikkeling

DSO/2014.1200

RIS 281387_150407

Voorstel van het college inzake vaststelling bestemmingsplan Binckhorst Noord

INLEIDING

Bij raadsmededeling van 4 november 2014 (rm 2014.210-RIS 277769) heeft het college aan de raad het ontwerp-bestemmingsplan Binckhorst Noord toegezonden.

- *Begrenzing*

Het plangebied ligt in het stadsdeel Laak van de gemeente Den Haag. De begrenzing van het plangebied is als volgt: de gemeentegrens met Voorburg, de Rivierenbuurt, de Trekvluit, de Mercuriusweg, de Siriusstraat, de Wegastraat, de Pegasusstraat en de Komeetweg. De gronden die reeds zijn opgenomen in het vorig jaar vastgestelde bestemmingsplan Rotterdamsebaan maken geen onderdeel uit van het plangebied. Daarentegen maken de gronden gelegen tussen de Maanweg en de Saturnusstraat, die geen onderdeel uitmaken van de reeds vastgestelde bestemmingsplannen Binckhorst (Nieuw Binckhorst Zuid) en Rotterdamsebaan, wel onderdeel uit van het plangebied.

- *Aanleiding*

De gemeente Den Haag stelt om een aantal redenen een nieuw bestemmingsplan voor het plangebied Binckhorst Noord op. Artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (hierna: de Wro) bepaalt dat de gemeenteraad voor het gehele grondgebied van de gemeente een of meer bestemmingsplannen vaststelt (lid 1) en dat de bestemming van de gronden binnen een periode van tien jaar, gerekend vanaf de datum van de vaststelling van het bestemmingsplan, telkens opnieuw wordt vastgesteld (lid 2). Het vigerende bestemmingsplan "Binckhorst" dateert van 26 januari 1989. Met onderhavig bestemmingsplan worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Op sommige locaties wordt echter wel een verruiming van de toegestane functies mogelijk gemaakt.

- *Doel*

Het doel van bestemmingsplan Binckhorst Noord is het actualiseren van het vigerende bestemmingsplan uit 1989 in een nieuw juridisch-planologisch kader, waarbij de toegestane milieuzones zoveel mogelijk worden beperkt en op een aantal locaties een wijziging van de toegestane functies mogelijk wordt gemaakt.

- *Geldende planologische regelingen*

Het bestemmingsplan wijzigt de volgende bestemmingsplannen:

- Binckhorst (vastgesteld d.d. 26 januari 1989 en onherroepelijk d.d. 20 maart 1990);
- Nieuw Binckhorst-Zuid (vastgesteld d.d. 1 oktober 2009 en onherroepelijk d.d. 28 november 2012).

Het deel van het bedrijventerrein dat niet is opgenomen in onderhavig bestemmingsplan maakt onderdeel uit van een pilot voor het opstellen van een omgevingsplan. Een ontwerp voor een omgevingsplan zal naar verwachting in de loop van 2015 in procedure gebracht worden. Gezien de geringere invloed van milieucontouren op de betreffende gronden, lenen deze zich beter voor functiemenging dan de gronden die onderdeel uitmaken van onderhavig plangebied.

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

- Parapluherziening Detailhandel Vuurwerk. In het bestemmingsplan Parapluherziening 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.
- Parapluherziening Seksinrichtingen. De regeling in de gemeentelijke leefmilieuverordeningen die seksinrichtingen verbiedt, is geïntegreerd in en vervangen door het bestemmingsplan Parapluherziening Seksinrichtingen (2003) waarmee aan alle geldende bestemmingsplannen in de gemeente Den Haag een regeling werd toegevoegd ten aanzien van seksinrichtingen.
- Parapluherziening Archeologie. De parapluherziening heeft betrekking op gebieden met een vastgestelde archeologische waarde of archeologische verwachting.

In dit plan is ter bescherming van archeologische waardevolle gebieden de dubbelbestemming 'Waarde (archeologie)' toegevoegd en zijn regels opgenomen die het mogelijk maken voorwaarden met betrekking tot archeologie te verbinden aan een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen.

PROCEDURE

Inspiraak en vooroverleg

Bij besluit van burgemeester en wethouders, d.d. 4 november 2014, RIS 277768, heeft het college besloten inspraak te laten plaatsvinden in het kader van de zienswijzenprocedure als bedoeld in art. 3.8 Wro.

Terinzagelegging ontwerp-bestemmingsplan

Op 11 november 2014 is de kennisgeving van de terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan toegestuurd aan overlegpartners, waaronder de Provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat, het Hoogheemraadschap van Delfland, de bewonersorganisatie en overige bij het plan betrokken instanties.

Het ontwerp-bestemmingsplan heeft van 18 november tot en met 29 december 2014 ter inzage gelegen. Het bestemmingsplan was ook in te zien op www.ruimtelijkeplannen.nl en www.denhaag.nl/bestemmingsplannen. Er zijn zienswijzen ingediend.

Het college biedt de raad hierbij het ontwerp-bestemmingsplan ter vaststelling aan. Het plan bestaat uit de plankaart met kenmerk NL.IMRO.0518.BP0273FBinckNoord-40ON en regels, en gaat vergezeld van een toelichting. Ter besparing van de kosten is het u eerder toegezonden plan niet opnieuw bijgevoegd.

INGEKOMEN ZIENSWIJZEN

<i>Nr.</i>	<i>Ra-nr.</i>	<i>Indiener zienswijze</i>
1.	2014.375	Dunea N.V.
2.	2014.377	Gasunie Transport Services B.V.
3.	2015.1	AKD advocaten, mr. drs. H. Doornhof namens Fontainebleau Vastgoed B.V. en Carpet-Land B.V.
4.	2015.2	Geelkerken Linskens advocaten, mr. C.M.E. Verhaegh namens H.J.M. den Elzen Holding B.V. en Den Elzen Autoschadeherstellers Den Haag. B.V., Restyle Uitdeuken Zonder Spuiten Nederland B.V.
5.	2015.3	B. Kerkhof & Zn B.V. en Mc Real Estate B.V.
6.	2015.4	Bedrijvenvereniging Binckhorst Laakhaven Fruitweg
7.	2015.5	Provincie Zuid-Holland
8.	2015.6	AVR-Afvalverwerking B.V.
9.	2015.7	Lexence advocaten, mr. dr. M. Klijnstra namens Betonmortelbedrijven Cementbouw B.V.
10.	2015.8	Boot Haeser Walraven advocaten, mr. S.W. Boot namens Koninklijke Jongeneel B.V.
11.	2015.9	Fietzersbond Haagse Regio
12.	2015.10	NedTrain B.V. en NS Vastgoed B.V.
13.	2015.11	N.V. Haags Milieu Services

Ontvankelijkheid zienswijzen

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

Behandeling zienswijzen

1. Ra 2014.375 Dunea N.V.

Dunea N.V. heeft de volgende zienswijze ingediend (geciteerd):

“Naar aanleiding van uw concept bestemmingsplan Binckhorst Noord delen wij u het volgende mee. Binnen de grenzen van betreffend bestemmingsplan ligt een belangrijke regionale watertransportleiding met grote diameter van ons bedrijf, het betreft een drinkwatertransportleiding van beton met een inwendige diameter van 1000 mm. Deze leidinginfra is van groot belang voor de levering van drinkwater aan een groot deel van ons voorzieningsgebied in de regio. In het bestemmingsplan is deze leiding niet volledig meegenomen. Het betreft een deel van de Mercuriusweg en mogelijk deel Komeetweg. In het bestemmingsplan zien wij de ligging van onze transportleiding graag geborgd door middel van het bestemmen van de leidingstroken (4 meter aan weerszijde van de drinkwatertransportleidingen), vermelding op de plankaart en vermelding van de door de leidingbeheerder gestelde voorwaarden. De genoemde strookbreedte is van groot belang. Op deze strook mogen geen bebouwing of andere belemmeringen aanwezig zijn of komen. Binnen deze strookbreedte dient bij de uitvoering van werkzaamheden rekening gehouden te worden met de aanwezige transportleidingen. In de bijlage hebben wij op de tekening de transportleiding in een oranje kleur geaccentueerd. Voor verdere informatie betreffende voorwaarden, gewenste leidingstrookbreedtes en exacte ligging van de leidingen kunt u zich wenden tot ondergetekende. Wij vertrouwen u met deze reactie voldoende te hebben geïnformeerd. Een reactie uwerzijds zien wij met belangstelling tegemoet.”

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

De leiding en de leidingstroken zullen juist worden weergegeven op de verbeelding.

Gezien bovenstaande reactie verklaart het college deze zienswijze gegrond.

2. Ra 2014.377 Gasunie Transport Services B.V.

Gasunie B.V. heeft de volgende zienswijze ingediend (geciteerd):

“Uit een publicatie in de Nederlandse Staatscourant van 12 november 2014, nr. 32392, blijkt dat het voornoemde ontwerpbestemmingsplan door u ter inzage is gelegd. Dit ontwerp geeft ons aan leiding tot het indienen van de volgende zienswijze. In het kader van het vooroverleg hebben wij een reactie ingezonden. Gebleken is, dat u niet alle opmerkingen heeft overgenomen in het nu voorliggende ontwerp. In het plangebied ligt een gastransportleiding en een gasontvangststation van ons bedrijf.

Verbeelding

De ligging van de in het plangebied aanwezige gastransportleiding is niet correct weergegeven (zie onderstaande verbeelding). Wij verzoeken u om de ligging correct weer te geven. Wij verzoeken u om een contactpersoon door te geven waar wij de digitale (leiding) gegevens naar toe kunnen mailen. U kunt de digitale gegevens ook zelf aanvragen bij RO_West@gasunie.nl. Indien gewenst, kunt u voor een nadere toelichting contact opnemen met ondergetekende. Voordat wordt overgegaan tot vaststelling van het onderhavige plan, verzoeken wij u ons de beoogde wijziging voor te leggen. Indien gewenst, kunt u voor een nadere toelichting contact opnemen met ondergetekende.”

Ten aanzien van deze zienswijze merkt het college het volgende op:
De gasleiding zal juist worden weergegeven op de verbeelding.

Gezien bovenstaande reactie verklaart het college deze zienswijze gegrond.

3. Ra 2015.1 AKD advocaten, mr. drs. H. Doornhof namens Fontainebleau Vastgoed B.V. en Carpet-Land B.V.

Namens Fontainebleau Vastgoed B.V. en Carpet-Land B.V. heeft mr. drs. H. Doornhof, AKD advocaten de volgende zienswijze ingediend (geciteerd):

“Namens mijn cliënten Fontainebleau Vastgoed B.V. en Carpet-Land B.V. (hierna samen te noemen Carpet-Land), te dezer zake domicilie kiezende te Amsterdam aan de Gustav Mahlerlaan 2970 ten kantore van AKD (postbus 59280, 1040 KG Amsterdam), en voor wie ondergetekende in dezen optreedt als advocaat en gemachtigde, bericht ik u dat Carpet-Land door middel van deze brief een zienswijze naar voren brengt over een ter inzage gelegd ontwerpbesluit.

Dit betreft het ontwerp-bestemmingsplan Binckhorst Noord met als registratienummer NL.IMRO.0518.BP0273FBinckNoord-40ON (hierna: 'ontwerp-bestemmingsplan'). Het ontwerp-bestemmingsplan ligt volgens uw kennisgeving van 18 november tot en met 29 december 2014 ter inzage.

Carpet-Land kan zich met het ontwerp-bestemmingsplan niet verenigen en zij is van oordeel dat het bestemmingsplan niet kan worden vastgesteld onder meer vanwege de volgende redenen:

- ten onrechte zijn de gebruiks- en bouwmogelijkheden van Carpet-Land beperkt;
- de ontsluitingsweg naast haar perceel is onvoldoende planologisch verankerd;
- de wijzigingsbevoegdheid 'Wetgevingszone - wijzigingsgebied I' is in strijd met diverse rechtsregels opgenomen;
- de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' is in strijd met het motiveringsbeginsel opgelegd;
- het is onduidelijk of er voldoende parkeerplaatsen in het plangebied zullen overblijven.

1. Belangen Carpet-land

Fontainebleau is een dochtervennootschap van Carpet-Land B.V. en daarmee de Nederlandse vastgoedpoot van het Carpetrightconcern, welk concern in 2002 Carpet-World B.V. heeft overgenomen en daarmee onder meer de aandelen in Carpet-Land B.V. heeft verworven.

Carpet-Land exploiteert thans haar winkels onder de handelsnaam Carpetright. Carpetright oefent detailhandel uit en behoort tot de woninginrichting branche. In dat kader wordt een (wisselend) assortiment van onder andere vloeren, vloerbedekking, bedden, gordijnen en aanverwante zaken in haar winkels aangeboden.

In Den Haag exploiteert Carpet-Land twee winkels, te weten aan de Edisonstraat 170 en aan de Binckhorstlaan 168. Fontainebleau is reeds sinds 1986 de erfpachter van het perceel Binckhorstlaan 168-170 en vanaf 1986 is er ook een Carpetright gevestigd aan de Binckhorstlaan. Het perceel aan de Binckhorstlaan 170 wordt door Fontainebleau verhuurd aan een derde partij.

De vestiging van Carpet-Land aan de Binckhorstlaan is een zeer goedlopende vestiging. Zij zou dan ook node afscheid nemen van deze vestiging als zij daar wegens de gemeentelijke besluitvorming toe zou moeten komen. In dit verband is van belang dat de plannen om op haar terrein een HOV-tracé te realiseren de exploitatie van een Carpetright op de locatie onmogelijk zou maken.

De Binckhorstlaan 168-170 is onderdeel van het ontwerp-bestemmingsplan.

2. Ten onrechte zijn de gebruiks- en bouwmogelijkheden van Carpet-Land beperkt

Ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan verandert er het nodige aan de bestemming en gebruiksregels van de Binckhorstlaan 168-170. Hierdoor worden mogelijkheden voor Carpet-Land om gebruik te maken van haar pand in aanzienlijke mate ingeperkt.

Carpet-Land is het daar niet mee eens en licht dit in het hierna volgende toe.

2.1. Ten onrechte niet geborgd dat Carpet-Land het huidige gebruik kan voortzetten

Het belang van Carpet-Land bij voortzetting van het huidige gebruik is groot. Uit de opgenomen bestemming blijkt dat het bestaande gebruik niet is toegelaten. In dit verband geldt dat in het ontwerp-bestemmingsplan op de Binckhorstlaan 168-170 de bestemming 'Gemengd - 2' rust.

In artikel 7.1 van de planregels is opgenomen dat de voor 'Gemengd - 2' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- bedrijf;
- dienstverlening;
- maatschappelijk, waaronder wordt begrepen gezondheidszorg (met uitzondering van geluidgevoelige functies);
- perifere detailhandel, waaronder uitsluitend wordt begrepen detailhandel in volumineuze goederen;
- kantoor, ter plaatse van de aanduiding 'k';
- een daklozenopvang, ter plaatse van de aanduiding 'm'.

Volgens de digitale verbeelding op www.ruimtelijkeplannen.nl geldt voor het perceel van Carpet-Land tevens de functieaanduiding 'detailhandel perifeer'. Deze functieaanduiding is echter niet terug te vinden in de planregels.

Nu de functieaanduiding niet is opgenomen in de planregels heeft de enkele aanduiding op de digitale verbeelding geen enkele juridische betekenis. Daardoor is er krachtens de bestemmingsomschrijving van artikel 7.1 slechts perifere detailhandel in volumineuze goederen mogelijk. Aldus is niet geregeld dat Carpet-Land perifere detailhandel - anders dan de handel in volumineuze goederen - op het perceel mag uitoefenen.

Niet alleen is dit in strijd met het bestaande gebruik van Carpet-Land, het is ook in strijd met uw bedoeling zoals deze blijkt uit de reactie op de zienswijze op het concept ontwerpbestemmingsplan. In deze reactie is immers opgenomen dat het bestaande gebruik van detailhandel in keukens, sanitair, vloerbedekking, parket, zonwering en tenten, met daarbij passende nevenassortimenten, kan worden voortgezet. Daarom kan het bestemmingsplan niet worden vastgesteld.

2.2. Ten onrechte is de kantoorfunctie weggevallen

In het vigerende bestemmingsplan Binckhorst rust op het perceel van Carpet-Land de bestemming "Bedrijfsdoeleinden en volumineuze detailhandel waarboven kantoren toegestaan".

In het ontwerp-bestemmingsplan is voor het perceel van Carpet-Land niet langer een kantoorfunctie opgenomen. Carpet-Land is het daar niet mee eens.

Zonder ruimtelijke motivering worden bestaande rechten ingeperkt. Immers, het oude bestemmingsplan voorzag op het perceel van Carpet-Land in een kantoorbestemming op de verdieping. Gelet hierop is het ontwerp-bestemmingsplan in strijd met artikel 3:2 van de Awb.

2.3. Bebouwingsmogelijkheden zijn ten onrechte beperkt

In de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen dat de bestaande hoogtes zijn opgenomen van de bebouwing om te voorkomen dat op de gronden waarop de wijzigingsbevoegdheid rust grootschalige ontwikkelingen plaats kunnen vinden in de vorm van hoogbouw.

Carpet-Land kan zich in deze beperking - die geldt voor een deel van haar perceel - niet vinden.

Allereerst geldt dat zonder ruimtelijke motivering bestaande rechten zijn ingeperkt. Immers, het oude bestemmingsplan voorzag op het perceel van Carpet-Land in een bouw hoogte van 40m, Gelet hierop is het ontwerp-bestemmingsplan in strijd met artikel 3: 2 van de Awb.

Daarnaast geldt dat uw raad anticipeert op het gebruik van de wijzigingsbevoegdheid. Dit terwijl volstrekt onduidelijk is of en wanneer van de wijzigingsbevoegdheid gebruik zal worden gemaakt. Zoals hierna zal blijken voldoet de wijzigingsbevoegdheid volgens Carpet-Land niet aan de daaraan te stellen eisen en kan deze dan ook geen onderdeel uit blijven maken van het ontwerp-bestemmingsplan. Ook vanwege deze reden kan het bestemmingsplan niet worden vastgesteld.

3. De ontsluitingsweg van Carpet-Land is onvoldoende planologisch verankerd

De ontsluitingsweg direct aan de noord-westzijde van het perceel van Carpet-Land is niet als zodanig bestemd. Deze weg is niet in eigendom van de gemeente.

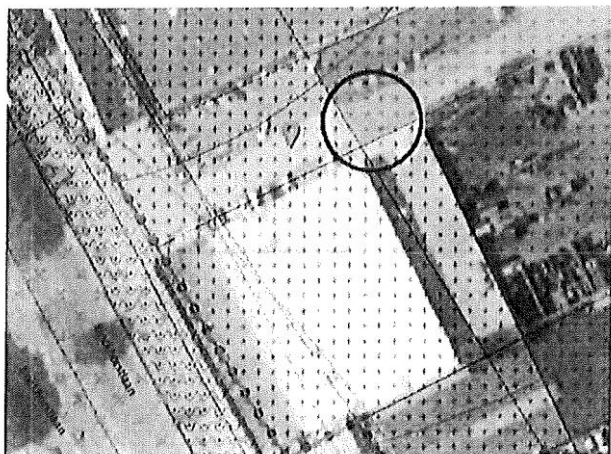
De weg is voor alle bedrijven in de buurt van essentieel belang omdat het de enige ontsluitingsweg is. Dit geldt in het bijzonder ook voor Carpet-Land omdat de weg haar parkeerplaatsen en de achterzijde van haar perceel ontsluit. Zonder deze toegang kan zij niet worden bevoorraadt. Bovendien is het goed voorstelbaar dat deze ontsluitingsweg een openbaar karakter heeft gekregen gelet op het reeds tientallen jaren bestaande gebruik als ontsluitingsweg en op het feit dat door verjaring een erfdienstbaarheid van weg ten aanzien van het perceel is ontstaan.

In de reactie op de zienswijze die namens Carpet-Land op het concept ontwerpbestemmingsplan is ingediend stelt het college dat het feit dat de doodlopende zijstraat waarmee het parkeerterrein wordt ontsloten geen verkeersbestemming heeft gekregen, niet wil zeggen dat de straat is wegbestemd.

Binnen de bestemming 'Gemengd-2' zouden immers ook wegen zijn toegestaan. Volgens Carpet-Land is deze motivering ontoereikend voor de keuze voor deze bestemming. Dat licht ik hierna toe.

3.1. Ontsluitingsweg heeft niet in zijn geheel de bestemming 'Gemengd 2' gekregen

De stelling van het college de ontsluitingsweg in zijn geheel de bestemming 'Gemengd 2' heeft gekregen, klopt niet. Een en ander blijkt duidelijk uit het hiernaast opgenomen detail van de plankaart. Met de cirkel is het deel van de ontsluitingsweg aangegeven dat niet de bestemming 'Gemengd-2' heeft gekregen, maar de bestemming 'Bedrijf-3'. Dit deel van de weg is echter nodig om de achterzijde van haar perceel te ontsluiten. De bestemming 'Bedrijf -3' ziet niet op wegen. Alleen al hierdoor is de bestemming van de ontsluitingsweg niet correct en in strijd met de rechtszekerheid.



3.2. Het is in strijd met de rechtszekerheid om de ontsluitingsweg niet de bestemming 'Verkeer - Straat' toe te kennen

Voor zover de ontsluitingsweg al helemaal de bestemming 'Gemengd-2' zou hebben gekregen, geldt dat hoewel de bestemming wegen toestaat, daarmee alleszins verzekerd is dat de weg ook daadwerkelijk blijft bestaan.

Uit de uitspraak van de Afdeling van 1 februari 2012 (ECLI:NL:RVS:2012:BV2408) volgt dat - wanneer het de bedoeling is een bestaande ontsluitingsweg te laten bestaan - het onvoldoende is wanneer een bestemmingsplan door middel van een ruime bestemming erin voorziet dat een ontsluitingsweg tevens als weg kan worden gebruikt.

In deze uitspraak overweegt de Afdeling namelijk onder meer het volgende:

"Niet in geschil is dat de raad mede heeft beoogd ter plaatse van de aanduiding "ontsluiting" binnen de bestemming "Sport" de bestaande en de enige ontsluiting van een achterliggend bedrijfsp perceel planologisch vast te leggen. Gelet hierop had het in de rede gelegen om aan het plandeel de bestemming "Verkeer" en niet de bestemming "Sport" toe te kennen. [...] Gelet hierop is de Afdeling van oordeel dat de raad zich ten onrechte op het standpunt heeft gesteld dat de ontsluiting van het bedrijfsp perceel voldoende planologisch is verankerd. "

Uw gemeentebestuur heeft de ontsluitingsweg niet heeft willen wegbestemmen en ook wordt onderkend dat de weg voor Carpet-Land van essentieel belang is. Mede gelet op de hierboven vermeldde uitspraak is het in strijd met de rechtszekerheid om de ontsluitingsweg in een dergelijk geval dan niet de bestemming 'Verkeer - straat' toe te kennen.

3.3. Geen zekerheid dat het perceel van Carpet-Land zelfstandig ontsloten blijft

In aanvulling op het hiervoor gestelde geldt dat uw gemeentebestuur ook anderszins niet planologisch heeft geborgd dat het perceel van Carpet-Land ontsloten blijft. In dit kader is van belang dat op de ontsluitingsweg gewoon kan worden gebouwd, waardoor de weg zal verdwijnen.

Daarnaast zijn in de bouwregels geen voorwaarden verbonden aan de gronden van de ontsluitingsweg met de bestemming 'Bedrijf-3' en 'Gemengd-2' die erop zien dat het perceel van Carpet-Land zelfstandig ontsloten dient te blijven. Ook vanwege deze reden is de bestemming van de ontsluitingsweg in strijd met de rechtszekerheid. Gelet op dit alles kan het bestemmingsplan niet worden vastgesteld.

4. De wijzigingsbevoegdheid "Wetgevingszone - wijzigingsgebied 1" is in strijd met het recht

De in artikel 27.4 van de planregels opgenomen wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van een hoogwaardige, vrijliggende openbaar vervoersverbinding (HOV) lijkt als een soort van 'afterthought' in het bestemmingsplan te zijn opgenomen, zonder dat wordt voldaan aan de onder meer in de Wro en Awb gestelde eisen. In de volgende paragrafen wordt beargumenteerd waarom de wijzigingsbevoegdheid in strijd met het recht is opgenomen.

4.1. Relevant kader

Ingevolge artikel 3.6, eerste lid, aanhef en onder a, van de Wro kan bij een bestemmingsplan worden bepaald dat het college van burgemeester en wethouders met inachtneming van de bij het plan te geven regels binnen het plan te bepalen grenzen het plan kan wijzigen.

In de artikelen 10.1 en 11.1 van het ontwerp-bestemmingsplan zijn de volgende bestemmingsomschrijvingen opgenomen:

"10.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer - Hoofdverkeersweg' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen met een ontsluitingsfunctie voor de wijk en stad;*
 - b. railverkeer;*
 - c. openbaar vervoerstroken;*
 - d. parkeerplaatsen;*
 - e. voet- en fietspaden,*
- een en ander met de daarbij behorende bouwwerken geen gebouw zijnde, groen, water en overige voorzieningen. "*

En:

"11.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer - Railverkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. spoorwegvoorzieningen, waaronder trein- en tramsporen met bovenleidingen en perrons ten behoeve van het spoor- en rail verkeer;*
 - b. fiets- en voetpaden;*
- een en ander met de daarbij behorende gebouwen, bouwwerken geen gebouw zijnde, groen, water, wegen, parkeervoorzieningen overige voorzieningen. "*

In artikel 27.4 van de planregels van het ontwerp-bestemmingsplan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor de gronden met de aanduiding "Wetgevingszone - wijzigingsgebied 1". Dit artikel luidt als volgt:

"Burgemeester en wethouders zijn bevoegd de bestemming van de gronden, ter plaatse van de aanduiding Wetgevingszone – wijzigingsgebied 1, met toepassing van artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening te wijzigen in de bestemming Verkeer Hoofdverkeersweg."

Met betrekking tot de reden voor het opnemen van de wijzigingsbevoegdheid is in de toelichting van het ontwerp-bestemmingsplan in dat verband onder meer het volgende vermeld:

"Om de mogelijkheid te scheppen voor de ontwikkeling van de Binckhorst tot een gemengd stedelijk gebied is op termijn verbetering van de OV-ontsluiting noodzakelijk.

Uitgangspunt In de Haagse Nota Mobiliteit is de aanleg van een RandstadRailverbinding van station HS of Centraal naar station Voorburg via de Binckhorstlaan. (...) Om deze verbinding op termijn niet onmogelijk te maken, wordt langs de Binckhorstlaan rekening gehouden met een ruimtereservering voor een vrijliggend tramtracé in zijligging, aan de oostzijde van de weg in het plangebied Binckhorst Noord en het bestemmingsplan Rotterdamsebaan."

De bedoeling van uw raad is dus door middel van een wijzigingsbevoegdheid de aanleg van een vrijliggend tramtracé planologisch mogelijk te maken.

4.2. Bestemming "Verkeer - Hoofdverkeersweg" staat aanleg HOV niet toe

Voor wat betreft de bestemming 'Verkeer - Hoofdverkeersweg' geldt dat artikel 10.1 van de planregels geen mogelijkheden bevat die zien op de aanleg van een HOV-tracé. In artikel 10.1 zijn "tramspooren" namelijk niet opgenomen. Dat het ontwerp-bestemmingsplan wel voorziet in een artikel dat specifiek ook ziet op tramspooren blijkt uit de bestemmingsomschrijving van artikel 11.1.

Een en ander wordt nog duidelijker wanneer de bouwregels van beide artikelen met elkaar worden vergeleken. In artikel 10.2 maken de bouwregels slechts melding van bouwwerken die te maken hebben met wegen of met treinverkeer, terwijl in artikel 11.2.2 Het volgende is opgenomen:

"11.2.2 bouwwerken geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde gelden de volgende regels:

a. Op de gronden zijn bouwwerken geen gebouwen zijnde, zoals verkeersgeleiders, wegaanduiding, treinwasinstallaties, bovenleidingen met bijbehorende draagconstructies en seinpalen ten dienste van de bestemming toegestaan;

b. ter plaatse van de aanduiding "sv-vi" op de plankaart is een viaduct toegestaan." [onderstreeping HD]

Gelet op bovenstaande ziet artikel 10 van de planregels niet op tramspooren. De bestemming 'Verkeer - Hoofdverkeersweg' verzet zich dan ook tegen de aanleg van tramspooren met bovenleidingen. Nu het wel de bedoeling van uw raad is om de aanleg van tramspooren planologisch mogelijk te maken voldoet de wijzigingsbevoegdheid niet aan artikel 3.6, eerste lid, aanhef en onder a, van de Wro.

4.3. De wijzigingsbevoegdheid bevat onvoldoende objectieve normen

Het is vaste jurisprudentie dat een wijzigingsbepaling - mede gelet op de rechtszekerheid van belanghebbenden - in voldoende mate dient te bepalen in welke gevallen en op welke wijze hiervan gebruik mag worden gemaakt. Een wijzigingsbevoegdheid dient derhalve door voldoende objectieve normen te worden begrensd.

Op basis van artikel 27.4 kan het college de bestemming van de gronden met aanduiding 'Wetgevingszone – wijzigingsgebied 1' wijzigen in de bestemming Verkeer - Hoofdverkeersweg.

Uit de toelichting van het ontwerp-bestemmingsplan volgt dat het de bedoeling van uw gemeentebestuur is om een 'vrijliggend tramtracé' mogelijk te maken. Echter, gelet op de bestemmingsomschrijving van artikel 10.1 van de planregels, heeft uw raad helemaal niet geborgd dat 'slechts' een tramtracé kan worden verwezenlijkt. Als voorbeeld: autowegen vallen ook onder de bestemmingsomschrijving.

Nu het wel de bedoeling van uw raad is om een tramtracé planologisch toe te staan, zijn de toepassingsmogelijkheden van de wijzigingsbevoegdheid onvoldoende objectief begrensd. De wijzigingsbevoegdheid voldoet dan ook niet aan artikel 3.6, eerste lid, aanhef en onder a, van de Wro en het bestemmingsplan kan niet worden vastgesteld.

4.4. De noodzaak van opname van de wijzigingsbevoegdheid is niet onderbouwd

Het is vaste jurisprudentie dat reeds bij het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid waarmee een nieuwe bestemming mogelijk wordt gemaakt, moet worden beoordeeld of de nieuwe bestemming in het gebied waarop de wijzigingsbevoegdheid rust, vanuit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening, in beginsel aanvaardbaar is. Onderdeel van deze beoordeling is onder meer dat op kenbare wijze wordt onderbouwd dat er behoefte bestaat aan de ontwikkeling die de wijzigingsbevoegdheid mogelijk maakt (zie bijvoorbeeld de uitspraak van de ABRvS van 22 januari 2014, ECLI:NL:RVS:2014:121).

Op geen enkele manier blijkt uit de toelichting van ontwerp-bestemmingsplan dat uw gemeentebestuur aannemelijk maakt dat er behoefte is aan de aanleg van de HOV. Nu gelet hierop uw raad niet op kenbare wijze heeft onderbouwd dat de aanleg van de HOV nodig is, is het ontwerp-bestemmingsplan niet voorbereid met de op grond van artikel 3: 2 Awb te betrachten zorgvuldigheid.

4.5. De wijzigingsbevoegdheid is afhankelijk van onzekere gebeurtenissen

Toepassing van een wijzigingsbevoegdheid kan niet afhankelijk worden gesteld van onzekere gebeurtenissen, zoals de instemming van een ander bestuursorgaan. Dit volgt ook uit jurisprudentie van de Afdeling. Zo overwoog de Afdeling in de uitspraak van 18 november 2009 (nr. 200807340/1/R1) het volgende:

"Bij het vorenstaande komt dat de toepassing van de wijzigingsbevoegdheid afhankelijk is gemaakt van het verlenen van instemming door Rijkswaterstaat, het hoogheemraadschap en de stuurgroep. Dat de toepassing van de wijzigingsbevoegdheid afhankelijk is gesteld van de instemming van andere partijen acht de Afdeling niet in overeenstemming met de in artikel 11 van de WRO toegekende bevoegdheid aan het college van burgemeester en wethouders dan wel de raad."

Reeds in de inspraakreactie die namens Carpet-Land is ingediend op het concept: ontwerpbestemmingsplan is aan de orde gesteld dat het geenszins aannemelijk is gemaakt dat van de wijzigingsbevoegdheid tijdens de werkingsduur van het bestemmingsplan gebruik zal worden gemaakt. Het college heeft blijkens de toelichting bij het ontwerp-bestemmingsplan als volgt gereageerd:

"Wanneer gebruik gemaakt wordt van de wijzigingsbevoegdheid is nog niet duidelijk. Dat zal nog niet op korte termijn plaats vinden. De verwachting is echter wel dat dit binnen de planperiode van het bestemmingsplan plaats zal vinden."

Daarnaast is in de toelichting van het ontwerp-bestemmingsplan ook het volgende opgenomen:

"Aangezien er dus nog geen concrete invulling is van de toekomstige OV-verbindingen de financiële uitvoerbaarheid ervan op dit moment nog niet (volledig) geborgd is, is ervoor gekozen een wijzigingsbevoegdheid op te nemen".

Uit dit citaat blijkt onomwonden dat wordt erkend dat (1) de concrete invulling van de HOV nog onzeker is en (2) de financiële uitvoerbaarheid nog niet is geborgd, maar dat desalniettemin - en dus niet op enigerlei wijze onderbouwd - wordt verwacht dat dit binnen de planperiode zal zijn.

Complicerende factor is dat niet uw gemeentebestuur opdrachtgever zal zijn van de HOV, maar dat dit het Stadsgewest Haaglanden moet zijn. Uit een memo van 10 oktober 2012 aan de leden van het Algemeen Bestuur van het Stadsgewest blijkt dat er door het Stadsgewest nog geen concrete besluiten zijn genomen omtrent de ontwikkeling van de HOV door de Binckhorst. Eveneens wordt duidelijk dat de eventuele ontwikkeling van de HOV door de Binckhorst nog afhangt van onzekere factoren. In het memo is namelijk opgenomen:

"Uiteraard hangt realisering van nieuwe NOV-lijnen af van het moment waarop de verwachte reizigersbehoefte ook daadwerkelijk zal optreden. Ondanks onzekerheid over deze planning getuigt het van wijs beleid om nu al voldoende fysieke ruimte te reserveren, zodat realisatie in de toekomst niet onmogelijk wordt gemaakt." [Onderstreping HD]

Hieruit volgt dat de toepassing van de wijzigingsbevoegdheid afhankelijk is van de besluitvorming binnen een ander bestuursorgaan én dat deze besluitvorming bovendien pas zal plaatsvinden op het onzekere moment wanneer de stijging van de reizigersbehoefte hierom vraagt. De wijzigingsbevoegdheid is dus afhankelijk van onzekere gebeurtenissen en is daarom niet in overeenstemming met artikel 3.6, eerste lid, aanhef en onder a, van de Wro.

4.6. De wijzigingsbevoegdheid is niet financieel uitvoerbaar

Uit de jurisprudentie volgt dat bij de vaststelling van een wijzigingsbevoegdheid enig inzicht dient te bestaan in de financiële uitvoerbaarheid van de met de wijzigingsbevoegdheid mogelijk gemaakte ontwikkeling (Zie hiervoor bijvoorbeeld de uitspraak van de Afdeling van 7 november 2012, ECLI:NL:RVS:2012:BY2502).

Uit de toelichting van het ontwerp-bestemmingsplan blijkt op geen enkele wijze dat er onderzoek is verricht naar de financiële uitvoerbaarheid van de wijzigingsbevoegdheid. In hoofdstuk 6 van de toelichting is slechts het volgende opgenomen:

"Het bestemmingsplan is verder conserverend van aard en aan de uitvoering ervan zijn geen kosten verbonden die ten laste komen van de gemeente. Op grond van artikel 6.12 tweede lid Wro wordt besloten om geen exploitatieplan vast te stellen. Het bestemmingsplan is economisch uitvoerbaar."

Zoals hiervoor is betoogd is de wijzigingsbevoegdheid afhankelijk van onzekere gebeurtenissen. Deze onzekere gebeurtenissen bestaan eruit dat het Stadsgewest de opdrachtgever zou moeten zijn van de HOV, maar het stadsgewest heeft met betrekking tot de aanleg nog geen concrete besluiten genomen en er zijn dan ook nog geen middelen in de begroting van het Stadsgewest vrijgemaakt voor de aanleg. Er bestaat dan ook geen enkel inzicht in de financiële uitvoerbaarheid en het ontwerp-bestemmingsplan is dan ook in strijd met artikel 3:2 van de Awb voorbereid.

4.7. Er is ten onrechte geen rekening gehouden met de belangen van Carpet-Land

Uw raad houdt ten onrechte geen rekening met de belangen van Carpet-Land. Indien de wijzigingsbevoegdheid zal worden toegepast, zal zeker een derde van het perceel van Carpet-Land dat in gebruik is voor de exploitatie van de winkel en verhuur van winkelruimte aan derden, voor de bestemming "Verkeer - Hoofdverkeersweg" kunnen worden bestemd. Het moge duidelijk zijn dat dit de bedrijfsactiviteiten van Carpet-Land aanzienlijk zal belemmeren. In dat kader is van belang dat Carpet-Land juist vanwege het assortiment dat zij voert, een groot vloeroppervlak voor haar exploitatie nodig heeft.

Uit de uitspraak van 25 juni 2008 van de Afdeling (ECLI:NL:RVS:2008:BD5363) blijkt dat indien een wijzigingsbevoegdheid aanzienlijke gevolgen kan hebben voor de bedrijfsvoering van bepaalde bedrijven, het op de weg van het gemeentebestuur ligt om inzicht te verkrijgen in de af te wegen belangen door een onderzoek uit te voeren naar de gevolgen van het plan voor de exploitatie van de bedrijven na realisering van het plan en een mogelijke verplaatsing van de bedrijven. Indien dit niet is gebeurd, is het plan in strijd met artikel 3: 2 van de Awb voorbereid.

Zoals gezegd heeft het plan aanzienlijke gevolgen voor de bedrijfsvoering van Carpet-Land, daarom had een onderzoek naar de gevolgen van het plan voor de exploitatie van Carpet-Land na realisering van het plan en een mogelijke verplaatsing van Carpet-Land niet achterwege kunnen blijven. Uw gemeentebestuur heeft een dergelijk onderzoek niet verricht. Gelet hierop is het ontwerp-bestemmingsplan in strijd met: artikel 3:2 van de Awb voorbereid.

4.8. De wijzigingsbevoegdheid leidt tot een verstoring van de waterhuishouding

In de reactie van Hoogheemraadschap van Delfland op het concept ontwerpbestemmingsplan is opgenomen dat de wijzigingsbevoegdheid mogelijk leidt tot een toename van het verhard oppervlakte. Daarom heeft het Hoogheemraadschap verzocht om aanvullende regels op te nemen waarmee de gevolgen hiervan kunnen worden gemitigeerd.

Aan dit verzoek bent u in het ontwerp-bestemmingsplan niet tegemoet gekomen. Gelet daarop is niet geborgd dat compenserende maatregelen worden genomen waardoor extra wateroverlast kan worden voorkomen. Ook vanwege deze reden is het ontwerpbestemmingsplan in strijd met artikel 3: 2 van de Awb voorbereid.

4.9. Er is ten onrechte geen m.e.r. - (beoordeling) uitgevoerd

Uw raad heeft ten onrechte geen enkel onderzoek gedaan naar mogelijke milieugevolgen van de wijzigingsbevoegdheid. Feitelijk lijkt u op geen enkele manier te hebben onderkend dat een dergelijk onderzoek voor de wijzigingsbevoegdheid wel noodzakelijk was nu in de toelichting van het ontwerp-bestemmingsplan bijvoorbeeld over een milieueffectrapportage het volgende opgenomen:

"Bij het bestemmingsplan is geen MER opgesteld, omdat er slechts beperkt ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt."

Een en ander is strijdig met de milieuwetgeving. In onderdeel D, categorie 2,2 van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage (hierna: het Besluit m.e.r.) is de aanleg, wijziging of uitbreiding van tramrails opgenomen als een categorie van activiteiten waarvoor krachtens artikel 7.2, eerste lid, onder b, van de Wet milieubeheer juncto artikel 7,2a, eerste lid van de Wet milieubeheer juncto artikel 2 van het Besluit m.e.r. een milieueffectrapportage danwel een m.e.r. beoordelingsplicht geldt. Een vormvrije m.e.r.-beoordeling is (altijd) aan de orde, indien het gaat om een activiteit als bedoeld in kolom 1 van onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r.

Uit de uitspraak van de Afdeling van 16 juli 2014 (ECLI:NL:RVS:2014:2618) blijkt dat reeds bij de vaststelling van het plan dat een kader vormt voor een besluit dat ziet op een activiteit genoemd in de onderdelen C of D van de bijlage bij het Besluit m.e.r., een milieueffectrapportage moet worden gemaakt. Dit kan niet worden doorgeschoven naar het besluit waarmee toepassing wordt gegeven aan de wijzigingsbevoegdheid.

Er is aldus geen MER opgesteld en evenmin blijkt uit de toelichting dat een vormvrije MER behoordeling heeft plaatsgevonden. Nu het voorliggende ontwerp-bestemmingsplan met een wijzigingsbevoegdheid voorziet in de aanleg van een vrijliggende openbaar vervoersverbinding (HOV) - welke aanleg is aan te merken als een activiteit als bedoeld in categorie 2.2. van onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. - handelt uw gemeentebestuur in strijd met artikel 7.13, eerste lid, aanhef en onder a, van de Wet milieubeheer.

Een en ander klemmt temeer nu de gevolgen van de aanleg van de HOV niet reeds zijn meegenomen bij de MER die voor de Rotterdamsebaan is uitgevoerd. Dit lijkt te suggereren dat u gebruikmaakt van een salamitactiek; Immers activiteiten die elkaar kunnen versterken, zijn in de besluitvorming van elkaar losgeknipt.

4.10. Ten onrechte zijn de gevolgen voor nabije Natura 2000-gebieden niet onderzocht

Uw raad heeft ten onrechte de gevolgen voor nabije Natura 2000-gebieden niet onderzocht. In de uitspraak van 17 september 2014 (ECLI:NL:RVS:2014:3398) overweegt de Afdeling onder meer het volgende:

"Ingevolge artikel 19j, eerste lid, van de Nbw 1998, houdt een bestuursorgaan bij het nemen van een besluit tot het vaststel/en van een plan dat, gelet op de Instandhoudingsdoelstelling voor een Natura 2000-gebied, de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in dat gebied kan verslechteren of een significant verstorend effect kan hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen, ongeacht de beperkingen die ter zake in het wettelijke voorschrift waarop het berust zijn gesteld, rekening met de gevolgen die het plan kan hebben voor het gebied."

Ingevolge het tweede lid, maakt het bestuursorgaan voor plannen als bedoeld in het eerste lid, die niet direct verband houden met of nodig zijn voor het beheer van een Natura 2000-gebied, maar die afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kunnen hebben voor het desbetreffende gebied, alvorens het plan vast te stel/en een passende beoordeling van de gevolgen voor het gebied waarbij rekening wordt gehouden met de instandhoudingsdoelstellingen van dat gebied."

Ten onrechte is er geen onderzoek gedaan naar mogelijke gevolgen van het plan voor de nabijgelegen Natura 2000-gebieden Meijndel & Berkheide, Westduinpark & Wapendal en Solleveld & Kapittelduinen. Ook voor deze niet uitgevoerde onderzoeksverplichting geldt, dat het des te kwalijker is nu het vanwege de aanleg van de Rotterdamsebaan heel wel mogelijk is dat sprake kan zijn van cumulatieve negatieve effecten.

Gelet op de nabijheid van het plangebied bij het voornoemde Natura 2000-gebieden heeft uw gemeentebestuur ten onrechte niet inzichtelijk gemaakt en afgewogen of voor de in het plan geboden mogelijkheden een passende beoordeling is vereist. Gelet hierop is het ontwerp-besluit in strijd met artikel 3:2 van de Awb voorbereid.

4.11. Bodemverontreiniging staat aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg

De Binckhorst is een gebied waar veel ernstige gevallen van bodemverontreiniging aanwezig zijn. Een en ander blijkt ook uit het door Movares ten behoeve van de Rotterdamsebaan uitgevoerde historisch milieukundig bodemonderzoek. Movares concludeert met betrekking tot de Binckhorst onder meer het volgende:

"Geconcludeerd wordt dat het gehele gebied als verdacht aangemerkt moet worden op basis van de aanwezige ophooglagen, de historische en actuele bedrijfsactiviteiten en de informatie betreffende de opslag van stoffen waaronder boven- en ondergrondse tanks."

En:

"Opvallend is dat er ter plaatse van het geplande tracé, zover bekend, slechts beperkt bodemonderzoek is uitgevoerd. [...] De kwaliteit van de bodem ter plaatse van het tracé is dan ook onduidelijk. [...] Een uitgebreid verhardingsonderzoek lijkt dan ook op zijn plaats."

Bij het opnemen van de wijzigingsbevoegdheid heeft uw raad er op geen enkele wijze blijk van gegeven dat de bodemsituatie onderwerp is geweest van onderzoek. Dit is onterecht omdat ook bij het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid moet worden onderzocht of bodemverontreiniging niet aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat.

In de uitspraak van 22 mei 2013 (ECLI:NL:RVS:2013:CAO685) overweegt de Afdeling in dit verband:

"De Afdeling stelt voorop dat de vaststelling van de aanwezigheid van verontreinigingen in de bodem, de noodzaak van sanering van verontreinigde locaties en de wijze waarop deze saneringen moeten worden uitgevoerd, zijn geregeld in afzonderlijke wetgeving met eigen procedures, die thans niet ter beoordeling staan. Dat doet er niet aan af dat de raad het plan met de daarin opgenomen bestemmingen niet- had kunnen vaststellen indien en voor zover de raad op voorhand in redelijkheid had moeten inzien dat bodemverontreiniging aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat."

Nu uw raad geen onderzoek naar de bodem heeft uitgevoerd en uit het onderzoek van Movares blijkt dat een nader onderzoek noodzakelijk is, is het ontwerp-besluit in strijd met artikel 3: 2 van de Awb.

4.12. Ten onrechte zijn de gevolgen voor geluid, verkeer en luchtkwaliteit niet beoordeeld

Zoals eerder al naar voren gebracht dient al bij het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid de beoordeling plaats te vinden of de nieuwe bestemming vanuit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening in beginsel aanvaardbaar is. Dit geldt ook voor de onderwerpen geluid, verkeer en luchtkwaliteit.

Specifiek voor het onderwerp geluid geldt dat in artikel 77 van de Wet geluidhinder is opgenomen dat bij het voorbereiden van een bestemmingsplan dat gedeeltelijk betrekking heeft op gronden die binnen een zone van 250 meter liggen van een of twee sporen een akoestisch onderzoek door het college wordt ingesteld.

Voor het onderwerp luchtkwaliteit geldt krachtens het artikel 5.16, eerste lid, van de Wet milieubeheer dat bij het vaststellen van een bestemmingsplan - welke toepassing gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit - de gevolgen voor de luchtkwaliteit moeten worden beoordeeld.

Uit de toelichting van het ontwerp-bestemmingsplan volgt niet dat uw gemeentebestuur op enigerlei wijze heeft onderzocht dat de wijzigingsbevoegdheid aanvaardbaar is vanuit het oogpunt van geluidsoverlast, verkeer en luchtkwaliteit. Onder meer op basis van artikel 77 Wet geluidshinder en artikel 5.16 Wet milieubeheer was uw gemeentebestuur daar wel toe gehouden. Hier komt nog bij dat een onderzoek naar de mogelijke gevolgen voor geluid, verkeer en luchtkwaliteit dient uit te gaan van de maximale planologische mogelijkheden (zie bijvoorbeeld ABRvS 29 augustus 2012, BR 2012/163). De opgenomen

wijzigingsbevoegdheid borgt niet dat 'slechts' een trambaan kan worden aangelegd. Daarom dienen onderzoeken uit te gaan van de maximale planologische mogelijkheden van een autoweg.

In verband hiermee is het ontwerp-bestemmingsplan in strijd met artikel 5.16, eerste lid, van de Wet milieubeheer, artikel 77 van de Wet geluidhinder en artikel 3: 2 van de Awb.

5. De dubbelbestemming "Waarde - Archeologie" is in strijd met het motiveringsbeginsel

Op een groot deel van het plangebied rust de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie'. Carpet-Land kan zich niet verenigen met de wijze waarop de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' in het plangebied - en met name ook op haar perceel - is opgenomen. Dit wordt hierna toegelicht.

5.1. Relevant kader

Monumentenwet 1988

Ingevolge artikel 38a, eerste lid, van de Monumentenwet 1988 houdt de raad bij de vaststelling van een bestemmingsplan als bedoeld in artikel 3.1 van de Wet Ruimtelijke ordening (hierna: Wro) en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond, rekening met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten. In artikel 39, eerste lid, is opgenomen dat bij een bestemmingsplan in het belang van de archeologische monumentenzorg een omgevingsvergunning voor een aanlegactiviteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onderdeel b, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (hierna: de Wabo) verplicht kan worden gesteld.

Archeologische Waarden- en Verwachtingenkaart

Volgens de Archeologische Waarden- en Verwachtingenkaart van de gemeente Den Haag bestaat er een verwachting dat zich op gronden aan de Binckhorstlaan archeologische waarden bevinden. In de "Toelichting op de Archeologische Waarden- en Verwachtingen kaart Den Haag (AWVK)" Is onder meer het volgende opgenomen:

"Hierop [de Archeologische Waarden- en Verwachtingenkaart, HD] is aangegeven waar belangrijke archeologische vindplaatsen aanwezig zijn, waar vindplaatsen worden verwacht, en welke zones geen archeologische betekenis hebben. Gekleurde gebieden gelden als archeologisch waardevol of kansrijk, de witte gebieden niet. Per zone is aangegeven welke onderzoekseisen, diepte- en oppervlaktevrijstelling er bij ruimtelijke ontwikkelingen gelden voor de omgang met het al dan niet aanwezige bodemarchief."

Specifiek met betrekking tot verstoringen van de bodem die ertoe hebben geleid dat er geen archeologische waarden meer in een gebied zijn opgenomen geldt dat in de toelichting het volgende is opgenomen:

"[...] alleen gedocumenteerde verstoringen van 1 hectare of groter op de kaart zijn opgenomen. Hiervoor is gekozen omdat de talloze kleine bodemingrepen niet of nauwelijks geadministreerd zijn (en dus nauwelijks te inventariseren), maar ook omdat de opname van grote hoeveelheden kleine verstoringen een sterk versnipperd en dus onleesbaar kaartbeeld zouden opleveren."

5.2. De dubbelbestemming is onnodig beperkend omdat er geen archeologische waarden meer aanwezig zullen zijn

Allereerst geldt dat de opgelegde regels onnodig beperkend zijn omdat het perceel van Carpet-Land vrijwel geheel bebouwd is. Dit licht ik hierna toe.

In artikel 20.1 van de planregels van het ontwerp-bestemmingsplan zijn voor "WaardeArcheologie" aangewezen gronden mede bestemd voor het behoud en ter bescherming van gebieden met een hoge archeologische verwachting. Ingevolge artikel 20.2 dient voor het bouwen binnen de bestemming "Waarde-Archeologie" dat indien er sprake is van het bouwen van bouwwerken met grondroering met een totaal oppervlak van meer dan 50 m² en een diepte van meer dan 0,5 meter waarvoor een vergunning is vereist, dat hier vooraf schriftelijk advies dient te worden ingewonnen bij de afdeling Archeologie van de gemeente Den Haag. Deze afdeling kan een onderzoeksrapport verlangen waarin de archeologische waarde van het terrein naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate is vastgesteld. In artikel 20.3 is opgenomen dat

het bevoegd gezag nader eisen kan stellen ten behoeve van het archeologisch onderzoek en het behoud en de bescherming van archeologische waarden.

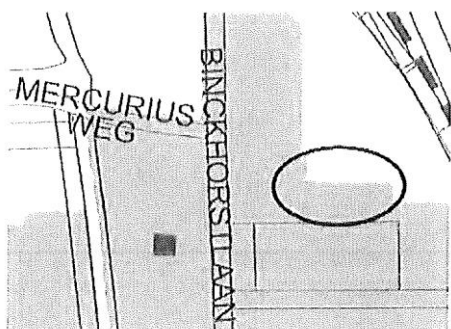
Daarnaast is in artikel 20.4 een omgevingsvergunningstelsel voor het uitvoeren van een werk geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden opgenomen.

Bij de oprichting van deze gebouwen na de Tweede Wereldoorlog is de grond tot op een diepte van enkele meters verstoord geraakt waardoor er geen archeologische waarden meer aanwezig zullen zijn. Ook bij de oprichting van de op dit moment bestaande bebouwing in 1982 is er sprake geweest van verstoring van de bodem.

Hierbij komt dat bij wijze van voorbehoud in de 'Toelichting op de Archeologische Waarden en Verwachtingenkaart Den Haag (AWVK)' is opgenomen dat men geen rekening bij het opstellen van de kaart heeft willen houden met gedocumenteerde verstoringen van 1 hectare of groter. Ongedocumenteerde verstoringen en kleine wél gedocumenteerde verstoringen zijn niet op de kaart terecht gekomen. Gelet hierop diende uw raad nader onderzoek te laten uitvoeren naar de mate van verstoring van de gronden. Hierbij verwijst Carpet-Land ook naar de uitspraak van de ABRvS van 1 oktober 2014 (ECLI:NL:RVS:2014:3554).

5.3. Bestemmingsplan Rotterdamsebaan neemt geen archeologische waarden aan voor het perceel
Daarnaast geldt dat het deel van het perceel van Carpet-Land dat in het recente bestemmingsplan de Rotterdamsebaan valt, niet de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' heeft gekregen.
Dit ondanks het feit dat ook deze gronden - sowieso de hele Binckhorstlaan - in de Archeologische Waarden- en Verwachtingen kaart Den Haag de Waarde – Archeologie 2 heeft gekregen.
Gelet daarop had het op weg van uw raad gelegen om de opname van de dubbelbestemming in het ontwerpbestemmingsplan Binckhorst Noord nader te motiveren.

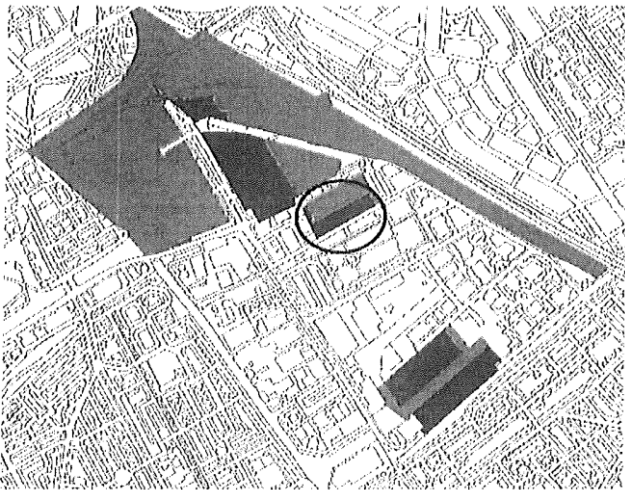
5.4. Andere delen van het plangebied hebben geen dubbelbestemming gekregen terwijl deze wel zijn opgenomen in de Archeologische Waarden- en Verwachtingenkaart.
Tot slot merkt Carpet-Land op dat de dubbelbestemming eens te meer in strijd met het motiveringsbeginsel is opgelegd nu er gronden bestaan in het plangebied die eveneens zijn opgenomen in de Archeologische Waarden- en Verwachtingenkaart, maar die geen dubbelbestemming hebben gekregen. Een en ander blijkt duidelijk uit de beide afbeeldingen die hiernaast zijn bijgevoegd.



De eerste afbeelding betreft een detail uit de Archeologische Waarden- en Verwachtingenkaart. Met de zwarte cirkel zijn percelen rond de Wegstraat aangegeven die vallen binnen het plangebied en waarvoor in de Archeologische Waarden- en Verwachtingenkaart is opgenomen dat archeologie hier wordt verwacht.

De tweede afbeelding is afkomstig uit de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan en is een weergave van de delen in het plangebied waarvoor een archeologische verwachting zou gelden. Met de zwarte cirkel zijn wederom de percelen rond de Wegstraat aangegeven die vallen binnen het gebied waarvoor is opgenomen dat 'Archeologie verwacht' wordt.

Voor de percelen rond de Wegstraat geldt: echter geen dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie'. Hieruit blijkt eens te meer dat de opname van de dubbelbestemming onvoldoende door uw raad is gemotiveerd en dit is in strijd met artikel 3:46 van de Awb.



6. De parkeersituatie is onvoldoende onderzocht

De gevolgen van het plan voor de parkeersituatie in het plangebied en de aangrenzende, dan wel omliggende, gebieden zijn onvoldoende onderzocht. Dit ondanks het feit dat uit de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan blijkt dat de parkeerdruk hoog is en dat de openbare parkeerplaatsen maar liefst een bezettingsgraad kennen van 98%.

Onderzoek is vereist omdat: de aanleg van de Rotterdamsebaan ook gevolgen zal hebben voor de parkeersituatie in het plangebied. Nu dit onderzoek ontbreekt, valt niet te zeggen dat er voldoende parkeerplaatsen in het plangebied aanwezig blijven. Hierbij komen dan nog de gevolgen die de wijzigingsbevoegdheid - waarmee een HOV mogelijk wordt gemaakt - zal hebben op de parkeermogelijkheden.

7. Conclusie

Uit het hiervoor gestelde volgt dat het bestemmingsplan Binckhorst Noord niet kan worden vastgesteld.”

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

1. *De gronden waarop Carpet Land is gevestigd (bloot eigendom) zijn sinds 16-12-2013 eigendom van de gemeente (bloot eigendom). Er is inderdaad een recht van erfpacht ten behoeve van Fontainebleau gevestigd voor het hebben van een bedrijfsgebouw zoals dat er nu staat. Het gebouw wordt door Fontainebleau verhuurd aan Carpet-land. Met beide partijen wordt gesproken in het kader van de aanleg van de Rotterdamsebaan met het doel om (een deel van) het erfpachtrecht te kopen en de huur (voor dit gedeelte) te beëindigen. Zolang er nog geen overeenstemming is over aankoop van (een deel van) het erfpachtrecht en het beëindigen van de huur is ervoor gekozen om de gronden te voorzien van een maatbestemming.*
2. *In lid 7.4 onder e is de volgende bepaling opgenomen: “in uitzondering op het gestelde in lid 7.1 onder d zijn ter plaatse van de aanduiding 'dhp' tevens perifere detailhandelsbedrijven toegestaan zoals bedoeld in artikel 1.80 onder d”. De functieaanduiding is dus wel degelijk in de regels terug te vinden. Het bestaande gebruik van Carpet-Land is dus niet wegbestemd. De functie kantoor is niet meer opgenomen in de regels, omdat het mogelijk maken van nieuwe zelfstandige kantoren in strijd is met de Verordening Ruimte van de provincie. In paragraaf 5.3.2 van de toelichting is dit ook al aangegeven. Er is dus geen sprake van het ongemotiveerd inperken van bestaande rechten. De hoogte is eveneens niet ongemotiveerd ingeperkt. In de toelichting is beschreven dat de hoogte is ingeperkt om te voorkomen dat er de komende jaren allerlei grootschalige ontwikkelingen plaats vinden op gronden die volgens door de raad vastgesteld beleid zijn gereserveerd voor de aanleg van een HOV-verbinding. In de uitspraak van 18 februari 2015 met betrekking tot de Rotterdamsebaan heeft de Raad van State het volgende overwogen ten aanzien van het beroep van BEO Vastgoed (eigenaar van een pand aan de Maanweg) waarin eveneens wordt gesteld dat zij worden beperkt in de bouw mogelijkheden door het vastleggen van de bestaande hoogte in het bestemmingsplan Rotterdamsebaan: “Wat betreft het niet nader onderbouwde betoog van BEO Vastgoed dat de raad het hele bestemmingsvlak als bouwblok had moeten aanmerken en een zelfde bouwhoogte als onder het vorige plan had moeten toekennen, overweegt de Afdeling dat*

BEO Vastgoed niet aannemelijk heeft gemaakt dat concrete bouwplannen bestaan die de voorziene bebouwingsgrenzen en bouwhoogte overschrijden. In hetgeen BEO Vastgoed heeft aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad niet in redelijkheid heeft kunnen besluiten een bouwblok en een bouwhoogte toe te kennen die overeenstemmen met de bestaande bebouwing." Ook Carpet Land heeft niet aannemelijk gemaakt dat er concrete bouwplannen bestaan die de voorziene bebouwingsgrenzen en bouwhoogte overschrijden en daarom is niet in te zien waarom ook in dit geval de gemeente niet had mogen besluiten tot het opnemen van de bestaande bouwhoogte.

3. De ontsluitingsweg ligt op particuliere grond. In het huidige bestemmingsplan heeft de weg ook al geen verkeersbestemming. Dat wil echter niet zeggen dat de weg daarmee niet bestemd is. Zowel in het huidige bestemmingsplan als in het nieuwe bestemmingsplan worden namelijk in de betreffende bestemmingen wel degelijk wegen mogelijk gemaakt. De gemeente is echter geen eigenaar van de gronden.

Binnen de bestemming Bedrijf-3 worden wel degelijk wegen mogelijk gemaakt.

4. De bestemming Verkeer-Hoofdverkeersweg maakt zowel openbaar vervoersstroken als railverkeer mogelijk. Een tramspoor valt ook onder railverkeer. Het feit dat binnen de bestemming Verkeer-Railverkeer de aanleg van tramsporen mogelijk is, bevestigt dat alleen maar. Voor de duidelijkheid zal binnen de bestemming Verkeer-Hoofdverkeersweg ook railverkeer mogelijk gemaakt worden.

Het is inderdaad de bedoeling van de raad om een vrijliggend tramtracé mogelijk te maken. Het is echter nog niet bekend waar dat tracé precies komt te liggen. Wel is duidelijk dat het profiel binnen de huidige verkeersbestemming te smal is om er naast een hoofdweg, fietspad en voetpad ook nog een vrijliggende openbaar vervoersverbinding in aan te kunnen leggen.

Dit beleidsvoornemen is meermalen door de gemeenteraad bekrachtigd, met name in de Haagse Nota Mobiliteit (RIS 180762) en door Stadsgewest Haaglanden bij de vaststelling van de Lijnennetnota Netwerk Randstadrail (Algemeen Bestuur Haaglanden 24-6-2009 RIS 163.820/164.182). Ook is de strook van de reservering voor het HOV expliciet vastgelegd in het kader van het besluit over het VO van de Rotterdamsebaan (RIS 1717149, RIS 251.372).

Deze besluiten van de raad en het Stadsgewest zijn in het bestemmingsplan opgenomen in de vorm van een wijzigingsbevoegdheid, omdat op dit moment de financiële haalbaarheid nog niet kan worden aangetoond, maar de verwachting is dat dit binnen de planperiode wel het geval zal zijn en dat zal worden overgegaan tot de aanleg van de HOV-verbinding.

De gemeente zal bij de transformatie van de Binckhorst inzetten op de vestiging van functies dan wel dichtheden qua werknemers en/of bewoners die bijdragen aan het vergroten van vervoerswaarde zodanig dat dit de inzet van HOV rechtvaardigt. Deze transformatie kent geen strakke planningsperiode waarin dit gestalte kan krijgen.

De financiële uitvoerbaarheid van de HOV-verbinding hoeft pas geborgd te zijn op het moment dat gebruik gemaakt gaat worden van de wijzigingsbevoegdheid.

De gemeente heeft wel degelijk het belang van Carpet-Land (en andere bedrijven gelegen op gronden voorzien van de betreffende wijzigingsbevoegdheid) meegewogen, maar acht het belang van de aanleg van een goede openbaar vervoersverbinding van en naar de Binckhorst groter dan het belang van enkele ondernemers. Bovendien zal er in het kader van de toepassing van de wijzigingsbevoegdheid gesproken worden met de ondernemers over de aankoop van de benodigde gronden en zullen in dat kader de belangen van de bedrijven worden meegewogen.

Zoals al aangegeven in de reactie op de Bro-reactie van het Hoogheemraadschap zal toepassing van de wijzigingsbevoegdheid niet leiden tot een toename van het verhard oppervlak en daarmee tot een verstoring in de waterhuishouding. De gronden zijn immers al volledig verhard. Het Hoogheemraadschap heeft geen zienswijze ingediend op het ontwerp-bestemmingsplan en kan zich dus vinden in de beantwoording van de Bro-reactie.

Volgens Onderdeel D, categorie 2.2 van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage geldt er voor de aanleg, wijziging of uitbreiding van tramrails een mer-beoordelingsplicht indien deze gelegen zijn in een gevoelig gebied zoals bedoeld onder a of b van onderdeel A van de bijlage. De Binckhorst is geen gevoelig gebied en dus geldt er geen mer-beoordelingsplicht.

De aanleg van een tramverbinding op de Binckhorst zal geen negatieve gevolgen hebben voor de genoemde Natura 2000-gebieden. Ten eerste zijn deze natuurgebieden op flinke afstand van de

Binckhorst gelegen en ten tweede is er geen sprake van uitstoot van stikstof en zal er dus ook geen sprake zijn van stikstofdepositie in de genoemde natuurgebieden ten gevolge van de aanleg van de tramverbinding. Er zal eerder sprake zijn van een afname van de stikstofdepositie door de tramverbinding, aangezien de verwachting is dat de tramverbinding ervoor zal zorgen dat minder auto's naar de Binckhorst gaan rijden.

Er is geen wettelijke verplichting tot het uitvoeren van een gedetailleerd bodemonderzoek in het kader van het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid.

In een later stadium (in het kader van de nadere uitwerking van het tracé) zal wel bodemonderzoek worden uitgevoerd en indien nodig zullen saneringen plaats vinden. Het is bovendien niet aannemelijk dat de bodemgesteldheid aan de wijzigingsbevoegdheid in de weg zal staan.

Voor de aanleg van de tramverbinding hoeft geen lucht- of geluidsonderzoek plaats te vinden. De tramverbinding heeft immers geen gevolgen voor de luchtkwaliteit en in de omgeving van het toekomstige tracé bevinden zich geen geluidgevoelige functies, zodat geluidsonderzoek ook niet nodig is. Het profiel van de weg en de precieze ligging van de HOV-verbinding daarbinnen zal pas vastgelegd worden in het kader van de wijzigingsbevoegdheid. Bovendien zal op een aantal plaatsen het autoverkeer de HOV-verbinding kruisen en daarom is het eveneens niet wenselijk om alleen een HOV-verbinding mogelijk te maken.

5. De dubbelbestemming "Waarde-Archeologie" volgt rechtstreeks uit het bestemmingsplan "Parapluherziening Archeologie". Ook op de plankaart die onderdeel uitmaakt van dat bestemmingsplan is te zien dat ter plaatse van Bink36 geen sprake is van te verwachten archeologische waarden.

De gebieden met een (hoge) archeologische verwachting volgen uit de Archeologische Waarden- en Verwachtingenkaart (AWVK) die door de gemeente is opgesteld. Volgens deze kaart bestaat er een verwachting dat zich in de betreffende gronden archeologische waarden bevinden. Om te voorkomen dat deze worden aangetast, is het van belang een extra bescherming op te nemen in het bestemmingsplan in de vorm van een dubbelbestemming Waarde-Archeologie. Dit is conform het archeologisch beleid van de gemeente.

Het gebied rondom de Wegastraat heeft inderdaad ook een (hoge) archeologische verwachting. Abusievelijk is hier in het ontwerp-bestemmingsplan geen dubbelbestemming Waarde-archeologie opgenomen. Dit zal bij vaststelling van het bestemmingsplan hersteld worden.

6. In het kader van dit bestemmingsplan is geen aanpassing van de infrastructuur voorzien en komen er geen openbare parkeerplaatsen op de openbare weg te vervallen. In het geval van nieuwe ontwikkelingen worden in het kader van de vergunningverlening voor de Wabo-procedure parkeernormen gehanteerd. Een en ander vloeit uit de gemeentelijke Kadernota Parkeren en het daarmee samenhangende Toepassingskader. Dit Toepassingskader bevat zowel de parkeernormen als de mogelijkheden en voorwaarden hoe daarin kan worden voorzien. In dit parkeerbeleid is het leidende principe dat het parkeren ten behoeve van een functie op eigen terrein dient plaats te vinden. In gevolge deze beleidslijn is een verhoging van de parkeerdruk op de openbare weg niet te verwachten.

In het kader van de vaststelling van het Voorlopig Ontwerp voor de Rotterdamsebaan in 2013 (RIS 264197) en van het Bestemmingsplan Rotterdamsebaan (Toelichting 5.2.5, RIS 264198) is uitvoerig ingegaan op het parkeren. In het kader van de aanpassing van de verkeersstructuur in de Binckhorst vanwege de aanleg van de Rotterdamsebaan komt een deel van de openbare parkeerplaatsen te vervallen maar wordt dat elders in de Binckhorst voor een deel weer gecompenseerd met nieuwe parkeerplaatsen.

Gezien bovenstaande reactie verklaart het college deze zienswijze gegrond voor wat betreft het ontbreken van de dubbelbestemming Waarde-archeologie op de gronden rondom de Wegastraat en ongegrond voor wat betreft de overige punten.

4. Ra 2015.2 Geelkerken Linskens advocaten, mr. C.M.E. Verhaegh namens H.J.M. den Elzen Holding B.V., Den Elzen Autoschadeherstellers Den Haag. B.V. en Restyle Uitdeuken Zonder Spuiten Nederland B.V.

“Namens H.J.M. den Elzen Holding B.V., Den Elzen Autoschadeherstellers Den Haag B.V. en Restyle Uitdeuken Zonder Spuiten Nederland B.V. heeft mr. C.M.E. Verhaegh, Geelkerken Linskens advocaten de volgende zienswijze ingediend (geciteerd):

“Inleiding

Namens cliënten, H.J.M. den Elzen Holding B.V. en Den Elzen Autoschadeherstellers Den Haag B.V., Restyle Uitdeuken Zonder Spuiten Nederland B.V., respectievelijk eigenaresse en gebruikers van het bedrijfspand aan de Saturnusstraat 30, dien ik hierbij een zienswijze aangaande dit perceel in betreffende het ontwerpbestemmingsplan 'Binckhorst Noord', zoals dat thans ter inzage ligt.

In de onroerende zaak aan de Saturnusstraat 30 is sedert vele tientallen jaren het bedrijf ABS Den Elzen autoschadeherstel gevestigd. Het is een bedrijf in de categorie 3.2 van de Staat van bedrijven op bedrijventerreinen als opgenomen in de bijlage bij het bestemmingsplan.

Bestemmingsregeling

In het genoemde ontwerpbestemmingsplan heeft het betreffende perceel de bestemming 'Gemengd-3' gekregen.

De Toelichting bij het genoemde bestemmingsplan meldt op bladzijde 77 over deze bestemming (onder meer) het volgende:

"Bedrijven zijn uitsluitend toegestaan in de categorieën 1 en 2 uit de Staat van bedrijven op bedrijventerreinen als opgenomen in de bijlage. Ter plaatse van de aanduiding 'b=3.1' en 'b=3. 2' zijn tevens bedrijven in categorie 3.1 en categorie 3.2 uit de Staat van bedrijven op bedrijventerreinen toegestaan. "

De gronden aan de Saturnusstraat 30 hebben deze aanduiding "b=3.2" niet verkregen, zulks ten onrechte. Het betreffende perceel van cliënte is in het bestemmingsplan "Binckhorst 1989" bestemd als Bedrijfsdoeleinden' met een hoge hindercategorie. Er is altijd sprake geweest van typisch bedrijvengebied. Cliënte is het dan ook niet eens met de, door de nieuwe bestemming, voorgestelde verlaging van de hindercategorie.

Bezwaren

Belangenafweging

In de directe omgeving van de Saturnusstraat (bedrijventerrein Binckhorst) is altijd sprake geweest van bedrijvigheid. Dit blijkt ook uit het feit dat het perceel van cliënte en omliggende percelen hiervoor bestemd zijn in het bestemmingsplan "Binckhorst 1989" als "Bedrijfsdoeleinden".

In onderhavige bestemmingsplan "Binckhorst Noord" wordt de maximaal toegestane hindercategorie verlaagd met het oog op de transformatie van de Binckhorst naar een gemengd stedelijk gebied. Voor het betreffende perceel wordt ervoor gekozen dat hier nu alleen bedrijven in categorie 1 en 2 worden toegestaan.

In artikel 8.4 "Specifieke gebruiksregels" van de regels bij het bestemmingsplan staat immers het volgende:
*"a. de onder lid 8.1 genoemde bedrijven zijn uitsluitend toegestaan indien deze behoren tot de categorieën 1 en 2 uit de Staat van bedrijven op bedrijventerreinen als opgenomen in de bijlage;
b. in uitzondering op het gestelde onder a zijn ter plaatse van de aanduiding 'b=3.1' tevens bedrijven in categorie 3.1 en ter plaatse van de aanduiding 'b=3. 2' tevens bedrijven in de categorie 3.2 uit de Staat van bedrijven op bedrijventerreinen toegestaan;"*

En, na toestemming van het bevoegd gezag, in art. 8.5 van de Regels, *"ten behoeve van bedrijven tot categorie 3.1 uit de Staat van bedrijven op bedrijventerreinen, voor zover deze bedrijven qua aard en omvang en invloed op het milieu gelijk te stellen zijn met bedrijven uit een lagere milieu categorie".*

Aangezien het hier gaat om een omgeving met louter bedrijfspanden en geen woningen én de huidige bedrijfsvoering valt onder de categorie 3.2 van de Staat van bedrijven op bedrijventerreinen als opgenomen in de bijlage bij het bestemmingsplan, kan niet tot deze verlaging worden gekomen.

Het belang dat gemeente voor ogen heeft is de transformatie naar gemengd stedelijk gebied. Dit belang staat echter in geen verhouding tot de belangen van cliënte en andere eigenaren van betreffende bedrijven en de gronden waarop ze staan, aangezien het een gebied betreft waar altijd bedrijven zijn geweest

en vooralsnog louter bedrijven zijn en zij hun bedrijfsvoering voort moeten kunnen blijven zetten.

Er is geen reëel zicht op woningen die overlast zouden kunnen ondervinden van bedrijven met een hogere hindercategorie. De gemeente heeft in het ontwerp de bedrijvencategorie mitsdien onterecht verlaagd naar hindercategorie 1-2, aangezien deze verlaging geen enkel reëel belang lijkt te dienen.

Cliënte kan niet instemmen met de enkele toelating van bedrijven in de categorieën 1 en 2 van de Staat van bedrijven op bedrijventerreinen. Zij verzoekt dan ook dat bedrijven tot en met de hindercategorie 3.2 met recht worden toegelaten op haar gronden aan de Saturnusstraat 30.

Ruimtelijke onderbouwing

Wanneer er bij een belangenafweging door gemeente toch een groter belang wordt gehecht aan de transformatie naar gemengd stedelijk gebied, is er in het bestemmingsplan geen afdoende onderbouwing te ontdekken voor de verlaging van de hindercategorie.

Bij de ruimtelijke onderbouwing dient ingegaan te worden op de relatie met geldende bestemmingsplan, dan wel wordt er gemotiveerd waarom het te realiseren project past binnen de toekomstige bestemming van het betreffende gebied (ABRvS, 7 december 2005, nr: 200501043/1).

De enkele motivering van het speerpunt 'de transformatie naar gemengd stedelijk gebied' is niet afdoende voor een goede ruimtelijke onderbouwing. Het betreffende perceel en de omliggende percelen, zijn altijd gebruikt geweest als bedrijf en nog zijn er louter bedrijven gevestigd. Er is geen enkel zicht op overlast in de toekomst aangezien er in de komende jaren geen ruimtelijke aanpassingen zijn te verwachten.

Bestaande rechten respecteren

Het bedrijf van cliënte is legaal gevestigd op een bedrijventerrein. Mitsdien mag er van uitgaan dat zij haar bedrijf kan voortzetten en eventueel zou kunnen verkopen. Dit zal worden beperkt door de gedachte verlaging in het ontwerpbestemmingsplan. Er is dus sprake van directe invloed van de planologische ontwikkeling. De ontwikkeling past niet binnen de ruimtelijke structuur van de omgeving - bedrijventerrein - en het tot nu toe gevoerde planologische beleid. Daarnaast was voor cliënte de ontwikkeling niet voorzienbaar aangezien er altijd sprake is geweest van een bedrijventerrein. Haar bestaande rechten dienen derhalve zoveel als mogelijk gerespecteerd te worden.

Conclusie

Het ontwerpbestemmingsplan Binckhorst Noord heeft voor cliënten verstrekken gevolgen. Namens cliënte verzoek ik uw raad om de Saturnusstraat 30 te bestemmen als 'Bedrijf-3' dan wel meer subsidiair dat bedrijven tot en met de hindercategorie 3.2 met recht toegelaten worden.

Namens cliënte dien ik het recht voor te behouden om dit zienswijzengeschrift nog nader aan te vullen en de onderbouwen.”

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

Het bedrijf betreft inderdaad een bedrijf in milieucategorie 3.2. Abusievelijk is het perceel echter niet voorzien van de daartoe strekkende functieaanduiding “b=3.2”. Het is namelijk niet de bedoeling van dit bestemmingsplan om bestaande bedrijven weg te bestemmen of te beperken in hun bedrijfsvoering. De functieaanduiding zal alsnog worden toegevoegd. In de regels zal worden opgenomen dat ter plaatse van deze aanduiding aan de Saturnusstraat 30 een autoschadeherstelbedrijf is toegestaan.

Gezien bovenstaande reactie verklaart het college deze zienswijze gegrond.

5. Ra 2015.3 B. Kerkhof & Zn B.V. en Mc Real Estate B.V.

B. Kerkhof & Zn B.V. en Mc Real Estate B.V. hebben de volgende zienswijze ingediend (geciteerd):

“Wij zijn eigenaar en gebruikers van een groot aantal percelen, gelegen aan de Binckhorstlaan waaronder de nummers 160, 100, 50 en 46. Kadastraal betreft het de percelen Gemeente Den Haag sectie AP nummers 1881 (gedeeltelijk) 1615 en 1815).

Voor deze percelen, waarop onder meer ons motorbrandstoffenverkooppunt met autowasininstallatie gelegen aan de Binckhorstlaan 100 is gelegen, alsmede de daarnaast gelegen locatie Van Vreden, alsmede de daarnaast gelegen locatie welke is verhuurd aan HABO, terwijl wij ook binnenkort eigenaar worden van een groot aantal gronden op het voormalige Pametex-terrein, ligt op dit moment het ontwerpbestemmingsplan Binckhorst Noord ter inzage. Wij willen hierdoor zienswijzen indienen tegen het ontwerpbestemmingsplan "Binckhorst Noord", zoals dat thans ter inzage ligt.

Eerder hebben wij ook een inspraakreactie ingediend, die is verwerkt in dit ontwerpbestemmingsplan (bladzijde 96 en 97 van de Toelichting).

Het ontwerpbestemmingsplan geeft ons aanleiding tot het maken van de volgende zienswijzen:

1. Onze gronden, met name het perceel waarop ons motorbrandstoffenverkooppunt gelegen is aan de Binckhorstlaan, heeft de bestemming "B-3" gekregen. Op zich kunnen we daar wel mee instemmen, maar wij hebben nog wel wat opmerkingen.
2. Op ons naastgelegen perceel, waar momenteel Autoschadebedrijf Van Vreden is gevestigd, is de bestemming "Gemengd-2" gedacht.
3. Op zich kunnen we er ook wel mee instemmen, behalve dat we graag zouden zien dat ter plaatse de categorieën uit de Staat van bedrijven op bedrijventerreinen, zoals opgenomen in de bijlage, wordt uitgebreid in die zin dat voor het hele perceel bedrijven in de categorie "3.2" uit de staat van bedrijven met functiemenging bij recht mogelijk is. Wij menen dat de huidige beperking tot de categorieën 1 en 2 te laag en dus te beperkend is. Verder is onvoldoende is uitgelegd waarom voor deze wijze van bestemmen is gekozen.
4. Bovendien zouden wij op de locatie Binckhorstlaan 50, waar thans Van Vreden ASN is gevestigd, ook mogelijk gezien willen hebben dat ter plaatse horeca-activiteiten mogen worden uitgevoerd zoals bedoeld in 1.58 van de definities behorende bij het bestemmingsplan.
We denken dan met name in een horeca-inrichting in de categorie middelzwaar of zwaar, in ieder geval vergelijkbaar met de categorie die thans is toegekend aan de McDonald-vestiging op de hoek van de Mercuriusweg en de Binckhorstlaan.
5. Wij menen dat er ruimte is voor een dergelijke bestemming, gelet op de omstandigheid dat mede door dit bestemmingsplan de transitie van de Binckhorst wordt ingezet. Het is zinnig en logisch om dan te anticiperen en de hoek, als die er ligt op de hoek van de Binckhorstlaan en de toekomstige Spoorboogweg, is een mooie en logische plaats voor een dergelijke horeca-vestiging. Het zou onzes inziens goed passen binnen het toekomstige beeld van de Binckhorst ter plaatse. Ruimtelijk gezien bestaan er naar onze mening geen overwegende bezwaren om de vestiging van horeca-activiteiten ter plaatse toe staan. Bovendien is het ons opgevallen dat het gemeentebestuur wel bereid is om mee te werken aan uitbreiding van horeca-vestigingen in de Binckhorst en wij wijzen daarbij op:
 - de vestiging van het restaurant Mama Kelly, in het voormalige Ketelhuis op de Cabfab-terrein;
 - het mogelijk maken van het vestigen van het zalencentrum Kristal aan de Wegastraat;
 - het verplaatsen van De Lunchboxx naar de Binckhorst naar het voormalige defensiegebouw Mooov aan de Binckhorstlaan;
 - het mogelijk maken van de komst van een broodjeszaak in de keten Subway in het gebouw Binck Twins aan de Binckhorstlaan.
6. Wij menen dat het toestaan van horeca-activiteiten op de huidige zogenoemde Van Vreden-locatie (perceel sectie AP nummer 1615) goed aansluit bij de voortgezette activiteiten met betrekking tot het brandstofverkooppunt aan de Binckhorstlaan 100 ter plaatse.
De raad wordt derhalve verzocht het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen in die zin dat daar mogelijkheden voor worden gecreëerd op de locatie Binckhorstlaan 50.
7. Verder constateren wij dat op de locatie en aan de overzijde van de toekomstige Spoorboogweg, welke thans wordt verhuurd aan HABO dat dit perceel in tweeën is geknipt in de bestemming "Gemengd-2" en "Bedrijf-1".
8. Wij vragen ons af waarom deze doorknippen op deze manier heen plaatsgevonden en bovendien willen wij in die hoek ook zoveel mogelijk een hoge bedrijvenbestemming mogelijk zien.
9. We hebben dus de voorkeur aan de "Gemengd-2"-bestemming direct een hogere categorie (3.2) toe te staan zoals genoemd in de Staat van bedrijven op het bedrijventerrein als opgenomen in de bijlage bij de regels.
10. Verder verbaast het ons dat daar de aanduiding "WR-A Waarde-Archeologie" is toegevoegd. Dit verbaast ons omdat aan de locatie van Bink 36 deze toevoeging niet is gedaan, terwijl toch te verwachten zou zijn dat

op die locatie even zo zeer archeologische vondsten plaats zouden kunnen vinden dan op de locaties van onze gronden.

11. De meeste bezwaren hebben wij evenwel tegen het toepassen van de wijzigingsbevoegdheid voor de verbreding van de Binckhorstlaan zoals opgenomen in artikel 27.4 Wetgevingszone wijzigingsgebied I van de Regels. Met deze wijzigingsbevoegdheid hebben wij grote problemen, omdat dit de voorkant van onze percelen zou raken.

Wij menen dat in onvoldoende mate is bepaald in welke gevallen en op welke wijze van de wijzigingsbevoegdheid gebruik kan worden gemaakt. De wijzigingsbevoegdheid is door onvoldoende objectieve normen begrensd. Dit vinden wij vooral omdat het hier nogal een sterke wijziging van de huidige bedrijfsdoeleinden naar de bestemming "Verkeer-Hoofdverkeersweg". Het betreft ook een belangrijk gedeelte van onze percelen, omdat dit de toegangswegen (voorstrook) betreft vanaf de Binckhorstlaan. Bovendien is onduidelijk of er voldoende middelen zijn om de wijzigingsbevoegdheid überhaupt te gaan gebruiken gedurende de bestemmingsplanperiode van tien jaren. Wij menen derhalve dat de wijzigingsbevoegdheid uit het plan moet worden gehaald en er eventueel op een andere manier moet worden voorzien, namelijk door en indien voor zover de financiering helemaal rond is de wijzigingsbevoegdheid op dat moment in een apart plan mogelijk te maken.

Wij vinden de wijzigingsbevoegdheid dus veel te vaag en kunnen er niet mee instemmen.

Wij verzoeken uw gemeenteraad met deze zienswijzen rekening te houden. Verder willen wij ons het recht voorbehouden om deze zienswijzen nog nader aan te vullen en te motiveren."

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

Het is niet wenselijk om binnen de bestemming Gemengd-2 bij recht overal bedrijven tot en met categorie 3.2 mogelijk te maken. Doel van dit bestemmingsplan is namelijk om waar mogelijk de maximaal toegestane milieucategorieën te verlagen teneinde de transformatie tot een meer gemengd gebied mogelijk te maken. Er is daarom voor gekozen om binnen de bestemming Gemengd-2 bedrijven tot maximaal categorie 2 bij recht mogelijk te maken (en maximaal 3.1 middels een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid). Het is echter niet de bedoeling om bestaande bedrijven te beperken in hun bedrijfsvoering. Bestaande bedrijven in een hogere milieucategorie zijn daarom voorzien van een maatbestemming middels het opnemen van een specifieke aanduiding op de plankaart. Het autoschadebedrijf Van Vreden heeft daarom de aanduiding "b=3.2" gekregen op de plankaart. Conform de systematiek van het vigerende bestemmingsplan, zal het achterste deel van het perceel voorzien worden van de bestemming Bedrijf-3.

Het is niet zondermeer mogelijk om in het bestemmingsplan op het perceel Binckhorstlaan 50, waar nu Van Vreden is gevestigd de functie horeca mogelijk te maken. Het perceel ligt namelijk binnen het invloedsgebied van het LPG-tankstation van de heer Kerkhof. Met het mogelijk maken van de functie horeca zal het aantal bezoekers flink toenemen (zeker in het geval van een fastfood restaurant) en daarmee zal naar verwachting ook het groepsrisico toenemen. Dit is echter niet onderzocht en in het geval van een toename, zal dit verantwoord moeten worden in de toelichting. De ontwikkeling kan daarom niet opgenomen worden in het bestemmingsplan. Dit neemt niet weg dat het na vaststelling van het bestemmingsplan altijd mogelijk is een Wabo-ontheffing aan te vragen, mits voorzien van de hiervoor genoemde onderzoeken. De gemeente zal dan beoordelen of in afwijking van het bestemmingsplan een Wabo-vergunning verleend kan worden.

Het opknippen van het perceel dat thans verhuurd wordt aan Habo in een deel met een gemengde bestemming en een deel met de bestemming Bedrijf is conform het huidige bestemmingsplan Binckhorst. In het huidige bestemmingsplan is namelijk eveneens sprake van een gemengde bestemming (Bedrijfsdoeleinden en volumineuze detailhandel, waarboven kantoren toegestaan) direct langs de Binckhorstlaan en de bestemming Bedrijfsdoeleinden op de rest van de percelen. Dit is conform de huidige systematiek van de SVBP 2012 vertaald in de bestemming Gemengd-2 voor de percelen direct grenzend aan de Binckhorstlaan en de bestemming Bedrijf voor de overige percelen.

De dubbelbestemming "Waarde-Archeologie" volgt rechtstreeks uit het bestemmingsplan "Paraplusherziening Archeologie". Ook op de plankaart die onderdeel uitmaakt van dat bestemmingsplan is te zien dat ter plaatse Bink36 geen sprake is van te verwachten archeologische waarden. De gebieden met een (hoge) archeologische verwachting volgen uit de Archeologische Waarden- en Verwachtingenkaart (AWVK) die door de gemeente is opgesteld. Volgens deze kaart bestaat er een verwachting dat zich in de betreffende gronden archeologische waarden bevinden.

Om te voorkomen dat deze worden aangetast, is het van belang een extra bescherming op te nemen in het bestemmingsplan in de vorm van een dubbelbestemming Waarde-Archeologie. Dit is conform het archeologisch beleid van de gemeente.

Het beleidsvoornemen tot de aanleg van een HOV-verbinding is meermalen door de gemeenteraad bekrachtigd, met name in de Haagse Nota Mobiliteit (RIS 180762) en door Stadsgewest Haaglanden bij de vaststelling van de Lijnennetnota Netwerk Randstadrail (Algemeen Bestuur Haaglanden 24-6-2009 RIS 163.820/164.182). Ook is de strook van de reservering voor het HOV expliciet vastgelegd in het kader van het besluit over het VO van de Rotterdamsebaan RIS 1717149, RIS 251.372).

Deze besluiten van de raad en het Stadsgewest Haaglanden zijn in het bestemmingsplan opgenomen in de vorm van een wijzigingsbevoegdheid, omdat op dit moment de financiële haalbaarheid nog niet kan worden geborgd, maar de verwachting is dat dit binnen de planperiode wel het geval zal zijn, waarna zal worden overgegaan tot de aanleg van de HOV-verbinding.

De financiële uitvoerbaarheid van de HOV-verbinding hoeft pas geborgd te zijn op het moment dat gebruik gemaakt gaat worden van de wijzigingsbevoegdheid.

De gemeente zal bij de transformatie van de Binckhorst inzetten op de vestiging van functies dan wel dichtheden qua werknemers en/of bewoners die bijdragen aan het vergroten van vervoerswaarde zodanig dat dit de inzet van HOV rechtvaardigt. Deze transformatie kent geen strakke planningperiode waarin dit gestalte kan krijgen.

Op het moment dat er sprake zal zijn van een concreet plan voor de aanleg van de HOV-verbinding, zal uiteraard gesproken gaan worden met de eigenaren van de gronden die benodigd zijn voor de aanleg ervan met als uitgangspunt om in goed overleg tot overeenstemming te komen over verwerving van (een deel van) de gronden alvorens de wijzigingsprocedure gestart zal worden.

Gezien bovenstaande reactie verklaart het college deze zienswijze gedeeltelijk gegrond voor wat betreft het wijzigen van de bestemming Gemengd-2 in de bestemming Bedrijf-3 op een deel van het perceel Binckhorstlaan 50 en ongegrond voor wat betreft de overige punten.

6. Ra 2015.4 Bedrijvenvereniging Binckhorst Laakhaven Fruitweg

Bedrijvenvereniging Binckhorst Laakhaven Fruitweg heeft de volgende zienswijze ingediend (geciteerd):

“Wij als bestuur van Bedrijvenvereniging Binckhorst Laakhaven Fruitweg (BLF) hebben kennis genomen van het bestemmingsplan "Binckhorst-Noord".

Wij constateren dat dit bestemmingsplan voor een aantal gedeelten van het bedrijventerrein de Binckhorst de transformatie inzet. Dit betreft met name de gebieden waar thans de bestemming "Gemengd" aan wordt gegeven.

Door de beperking van de huidige bedrijfsmogelijkheden ten opzichte van het bestemmingsplan "Binckhorst 1989" zal het zo zijn dat een groot aantal bedrijfsactiviteiten ingeperkt worden, althans dat de mogelijkheden voor bedrijfsactiviteiten minder ruim worden.

Het bestuur van de bedrijvenvereniging ziet dit als een eerste stap naar de transformatie van de Binckhorst.

Het bestuur heeft daarbij de volgende zorgen.

- Het moet zo zijn dat bestaande bedrijven in de Binckhorst hun bestaande activiteiten zo optimaal mogelijk moeten kunnen blijven uitvoeren. We zouden derhalve niet willen dat bestaande bedrijven, zij het bewust, zij het onbewust, onder het overgangsrecht worden gebracht, waardoor hun toekomstige situatie wordt bemoeilijkt en het wordt bemoeilijkt om hun bedrijven verder uit te breiden c.q. te verkopen. Het is namelijk, naar wij begrepen hebben, niet de bedoeling van het gemeentebestuur om actief gronden te gaan verwerven in het gebied.

- Verder vragen wij er aandacht voor dat het gemeentebestuur waar mogelijk soepel omgaat met verzoeken om verzwaring van de hindercategorie, zodat de mogelijkheden die, met name die bij gemengd-doeleinden bestaan, tot het toestemming verkrijgen door het gemeentebestuur van een verhoging van de categorie geen

dode letter blijft en ook daadwerkelijk in voorkomende gevallen wordt toegepast.

- Tot slot vraagt het bestuur van de bedrijvenvereniging aandacht voor de wijzigingsbevoegdheid, zoals opgenomen in artikel 27.4 van de regels van het bestemmingsplan ten behoeve van de verkeersdoeleinden (Verkeer-Hoofdverkeersweg). Het bestuur vraagt zich af of deze wijzigingsbevoegdheid wel voldoende concreet is en al voldoende is financieel mogelijk gemaakt om deze uit te kunnen voeren binnen de bestemmingsplanperiode van tien jaren. Indien zulks niet het geval is, zou het de voorkeur hebben van het bestuur van de bedrijvenvereniging indien de wijzigingsbevoegdheid niet in dit bestemmingsplan wordt opgenomen.

- Uw gemeenteraad wordt verzocht in de verdere besluitvorming hiervoor de juiste waarborgen en garanties in te bouwen.

Namens het bestuur van de bedrijvenvereniging dien ik het recht voor te behouden deze zienswijzen nog nader aan te vullen en te motiveren.”

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

Het is niet de bedoeling van dit bestemmingsplan om bestaande bedrijven te beperken in hun bedrijfsactiviteiten. Daar waar abusievelijk toch een verkeerde milieucategorie is opgenomen op de plankaart, zal dit hersteld worden bij vaststelling. Zo zal bijvoorbeeld de vuiloverslag bij de HMS en bij de AVR voorzien worden van een milieucategorie 4.2 in plaats van 4.1.

Zowel in de bestemmingen Gemengd-2 en Gemengd-3 als in de bedrijvenbestemmingen is een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid opgenomen voor een hogere milieucategorie, mits het bedrijf qua aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met de hoogste milieucategorie die bij recht wordt toegestaan.

Het beleidsvoornemen tot de aanleg van een HOV-verbinding is meermalen door de gemeenteraad bekrachtigd, met name in de Haagse Nota Mobiliteit (RIS 180762) en door Stadsgewest Haaglanden bij de vaststelling van de Lijnennetnota Netwerk Randstadrail (Algemeen Bestuur Haaglanden 24-6-2009 RIS 163.820/164.182). Ook is de strook van de reservering voor het HOV expliciet vastgelegd in het kader van het besluit over het VO van de Rotterdamsebaan (RIS 1717149, RIS 251.372). Dit besluit van de raad is in het bestemmingsplan opgenomen in de vorm van een wijzigingsbevoegdheid, omdat op dit moment de financiële haalbaarheid nog niet kan worden geborgd, maar de verwachting is dat dit binnen de planperiode wel het geval zal zijn en dat zal worden overgegaan tot de aanleg van de HOV-verbinding.

De financiële uitvoerbaarheid van de HOV-verbinding hoeft pas geborgd te zijn op het moment dat gebruik gemaakt gaat worden van de wijzigingsbevoegdheid.

Op het moment dat er sprake zal zijn van een concreet plan voor de aanleg van de HOV-verbinding, zal uiteraard gesproken gaan worden met de eigenaren van de gronden die benodigd zijn voor de aanleg ervan met als uitgangspunt om in goed overleg tot overeenstemming te komen over verwerving van (een deel van) de gronden alvorens de wijzigingsprocedure gestart zal worden.

Gezien bovenstaande reactie verklaart het college deze zienswijze ongegrond.

7. Ra 2015.5 Provincie Zuid-Holland

Provincie Zuid-Holland heeft de volgende zienswijze ingediend (geciteerd):

“Inleiding

Ingevolge artikel 3.8, lid 1, onder b van de Wet ruimtelijke ordening (verder: Wro) ontvingen wij op 13 november 2014 het bovengenoemde ontwerpbestemmingsplan.

Wij hebben het ontwerpbestemmingsplan beoordeeld op de vraag hoe het zich verhoudt tot de provinciale belangen die op basis van het provinciaal ruimtelijk beleid relevant zijn.

Dit beoordelingskader is vastgelegd in de provinciale Visie Ruimte en Mobiliteit (hierna: VRM) en de Verordening ruimte 2014 (hierna: de verordening). De VRM en de verordening zijn op 9 juli 2014 door Provinciale Staten vastgesteld en op 1 augustus 2014 in werking getreden. In de verordening zijn regels opgenomen voor de borging en bescherming van provinciale belangen.

In het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro heeft de directeur van de directie Ruimte en Mobiliteit bij brief van 26 augustus 2014 al aangegeven dat het voorontwerpbestemmingsplan onvoldoende rekening houdt met de betrokken provinciale belangen en het college verzocht om het plan op deze onderdelen aan te passen. Wij hebben geconstateerd dat hieraan geen afdoende gevolg is geven. Daarom dienen wij tegen het besluit een zienswijze in.

Zienswijze

Onze zienswijze heeft betrekking op het volgende onderdeel:

Externe veiligheid

Het plan maakt functiewijzigingen mogelijk in het invloedsgebied van in ieder geval het LPG-tankstation aan de Binckhorstlaan. In de toelichting wordt niet ingegaan op de hoogte en mogelijk toename van het groepsrisico van dit LPG-tankstation. Hierdoor kan niet beoordeeld worden of de functiewijziging leidt tot een overschrijding van de oriëntatiewaarde en daarmee strijdigheid met het provinciaal ruimtelijk belang groepsrisico. Overigens betreft het inzicht geven in de hoogte en toename van het groepsrisico niet alleen een provinciaal ruimtelijk belang, maar ook een formele vereiste vanuit het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

Verder merken we op dat artikel 25.3 van de planregels (Veiligheidszone - lpg) strijdig is met het Besluit externe veiligheid inrichtingen. De op de verbeelding weergegeven zones komen overeen met de formele grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico. Binnen de grenswaarde worden volgens het Besluit externe veiligheid inrichtingen kwetsbare objecten uitgesloten. Een planregel kan die mogelijkheid niet bieden. Binnen de richtwaarde zijn beperkt kwetsbare objecten wel mogelijk, maar moet dit gemotiveerd worden. Deze motivatieplicht is dan wel breder dan alleen het rekening houden met de gevolgen voor het groepsrisico, zoals in de planregel wordt gesteld.

Omdat de betreffende planregel zich richt op aspecten van het groepsrisico en niet zozeer het plaatsgebonden risico, verdient het nog wel aanbeveling om in plaats van de grens- en richtwaarden het formele invloedsgebied van een LPG-tankstation als "Veiligheidszone - lpg" op de verbeelding op te nemen.

Daarmee kan de betreffende planregel standhouden zonder strijdig te zijn met het Bevi. Tevens draagt het bij aan de doelstelling die de provincie beoogt met het provinciaal externe veiligheidsbeleid.

Conclusie

Op basis van de aangeboden gegevens constateren wij dat het ontwerpbestemmingsplan op genoemde onderdelen niet in overeenstemming is met het provinciale beoordelingskader en daarom verzoeken wij u om het bestemmingsplan bij de vaststelling alsnog op deze punten aan te passen. Wij behouden ons het recht voor om de motivering in een later stadium aan te vullen.

Wij verzoeken u in uw correspondentie altijd het DOS-nummer te vermelden dat wij rechts bovenaan in deze brief hebben opgenomen.”

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

Voor de functiewijziging in het pand ten zuiden van het LPG-tankstation is inmiddels door AVIV een kwantitatieve risico analyse uitgevoerd. Deze rapportage zal als bijlage bij de toelichting worden gevoegd. De conclusie van het onderzoek is dat het groepsrisico niet boven de oriëntatiewaarde uitkomt.

De bepaling in artikel 25, lid 3 (Veiligheidszone-lpg) onder 2 zal als volgt worden aangepast:

Ter plaatse van de aanduiding 'veiligheidszone – lpg' mogen uitsluitend beperkt kwetsbare objecten worden gerealiseerd indien daarbij rekening wordt gehouden met de gevolgen voor het groepsrisico.

Daarmee wordt het realiseren van kwetsbare objecten binnen de 10⁻⁶-contour onmogelijk gemaakt.

Op grond van artikel 13 van het Bevi moet bij een ruimtelijk besluit waarmee ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt ten minste vermeld:

- 1. De dichtheid van de binnen het invloedsgebied aanwezige personen;*
- 2. Het groepsrisico;*
- 3. Zo mogelijk risicobeperkende maatregelen;*
- 4. Voorschriften ter beperking van het groepsrisico;*
- 5. Mogelijkheden voor andere mogelijkheden voor de ruimtelijke ontwikkeling;*
- 6. In de toekomst mogelijke maatregelen;*
- 7. Bestrijdingsmogelijkheden;*
- 8. Zelfredzaamheid.*

Het is echter niet mogelijk om al deze voorwaarden op te nemen in de planregels van een bestemmingsplan. Bovendien is dit al wettelijk geregeld. In artikel 12 van het Bevi is namelijk al bepaald dat het bevoegde gezag bij het verlenen van een omgevingsvergunning deze verantwoordingsplicht heeft. Het is dus ook niet nodig.

Het op de verbeelding opnemen van het formele invloedsgebied van het LPG-tankstation is niet wettelijk verplicht. Met het aanpassen van artikel 25, lid 3 wordt bovendien al voldaan aan de zienswijze van de provincie en is het aanpassen van het invloedsgebied niet langer nodig.

Gezien bovenstaande reactie verklaart het college deze zienswijze gegrond voor wat betreft de kwantitatieve risicoanalyse en de aanpassing van artikel 25, lid 3 en ongegrond voor wat betreft de overige punten.

8. Ra 2015.6 AVR-Afvalverwerking B.V.

AVR-afvalverwerking B.V. heeft de volgende zienswijze ingediend (geciteerd):

“Naar aanleiding van de publicatie van het ontwerp-bestemmingsplan Binckhorst Noord, ontvangt u hierbij de zienswijze van de AVR.

Algemene gegevens

Het OverSlagStation Binkhorst (OSSB) maakt onderdeel uit van de AVR-groep. Het station is gevestigd aan de Meteorstraat 65 te Den Haag (kadastraal bekend gemeente Den Haag, sectie ap2, nummer 1525). Voor de activiteiten op deze locatie beschikt OSSB over een Wabo-omgevingsvergunning van 16 oktober 2007 (kenmerk: PZH-2007-492141). Op de locatie worden diverse niet gevaarlijke afvalstoffen op- en overgeslagen.

Aanpassing categorie-indeling

AVR verzoekt Gemeente Den Haag op aanpassing van de categorie-indeling voor OSSB het ontwerp-bestemmingsplan. Reden voor het verzoek is het feit dat vuiloverslagstations volgens de VNG handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' zijn ingedeeld in categorie 4.2. Dit is tevens aangegeven in "Bijlage 3 Staat van bedrijven op bedrijventerreinen" van het ontwerp-bestemmingsplan. In de plankaart, de regels en toelichting is de locatie ingedeeld in categorie 4.1.

Motivering

Aanpassing is noodzakelijk omdat de huidige activiteiten direct kunnen leiden tot strijdigheid met het definitieve bestemmingsplan. Handhaving op strijdig gebruik van het definitieve bestemmingsplan kan betekenen dat AVR de huidige activiteiten niet meer op deze locatie niet kan voortzetten.

Tevens geldt dat aanpassingen van de Wabo-vergunning niet mogelijk zijn, vanwege deze strijdigheid.

Gewenste aanpassing

AVR verzoekt gemeente Den Haag om aanpassing van:

De plankaart

De regels van het bestemmingsplan

De toelichting van het bestemmingsplan

Onderstaand volgt per punt een toelichting.

Ad1. Aanpassen plankaart

Op de plankaart in het OSSB aangeduid als B-3 (b = 4.1). AVR verzoekt Gemeente Den Haag dit aan te passen naar B-4 (b = 4.2).

Ad2. Aanpassen regels

Artikel 5.4 luidt:

- a. Bedrijven zijn slechts toegestaan in de categorieën 1 t/m 3.2 uit de Staat van bedrijven op bedrijventerreinen als opgenomen in de bijlage;
- b. in uitzondering op het gestelde onder a is ter plaatse van de aanduiding “b = 4.1” een vuiloverslagstation toegestaan;
- c. (...)

AVR verzoekt om aanpassing van onderdeel b van artikel 5.4 naar:

b. in uitzondering op het gestelde onder a is ter plaatse van de aanduiding “b = 4.2” een vuiloverslagstation toegestaan;

Ad3 Aanpassing toelichting

De toelichting op artikel 5 Bedrijf 3 luidt:

De bestemming Bedrijf - 3 is toegekend aan de gronden waarop zich bedrijven bevinden in de categorieën “1 t/m 3.2 uit de Staat van bedrijven op bedrijventerreinen als opgenomen in de bijlage. De gronden zijn bestemd voor bedrijfsmatige activiteiten ten behoeve van bedrijven, groothandel en opslag met de daarbij behorende gebouwen, bouwwerken, geen gebouw zijnde, wegen, (al dan niet gebouwde) parkeervoorzieningen, groen, water en overige voorzieningen. Ter plaatse van de aanduiding ‘bedrijf in de categorie 4.1’ is tevens een vuiloverslagstation toegestaan.

AVR verzoekt op aanpassing van de laatste naar:

Ter plaatse van de aanduiding ‘bedrijf in de categorie 4.2’ is tevens een vuiloverslagstation toegestaan.

Indien u nog vragen en/of opmerkingen heeft dan vernemen wij deze graag van u. Hiervoor kunt u contact opnemen met mevrouw [naam] telefoon [...] of [...].”

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

Een vuiloverslagstation is inderdaad ingedeeld in categorie 4.2. Op de plankaart zal daarom de functieaanduiding worden gewijzigd van “b=4.1” in “b=4.2”. Het is niet nodig de bestemming te wijzigen (bovendien kent het bestemmingsplan geen bestemming B-4). Ook in de regels en in de toelichting zal “4.1” worden gewijzigd in “4.2”.

Gezien bovenstaande reactie verklaart het college deze zienswijze gegrond.

9. Ra 2015.7 Lexence advocaten, mr. dr. M. Klijnstra namens Betonmortelbedrijven Cementbouw B.V.

Namens Betonmortelbedrijven Cementbouw B.V. heeft mr. dr. M. Klijnstra de volgende zienswijze ingediend (geciteerd):

“Als advocaat en gemachtigde van cliënte, Betonmortelbedrijven Cementbouw B.V. (Cementbouw), gevestigd op bedrijventerrein Binckhorst aan de Zon weg 23 (2516 AK) te Den Haag, doe ik u hierbij een zienswijze toekomen met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan “Binckhorst Noord”. Een kopie van de publicatie van het ontwerpbestemmingsplan is aangehecht als bijlage 1.

Het ontwerpbestemmingsplan is met ingang 18 november 2014 voor een duur van zes weken ter inzage gelegd. Deze zienswijze wordt derhalve tijdig ingediend.

1 KERN VAN DE ZIENSWIJZE

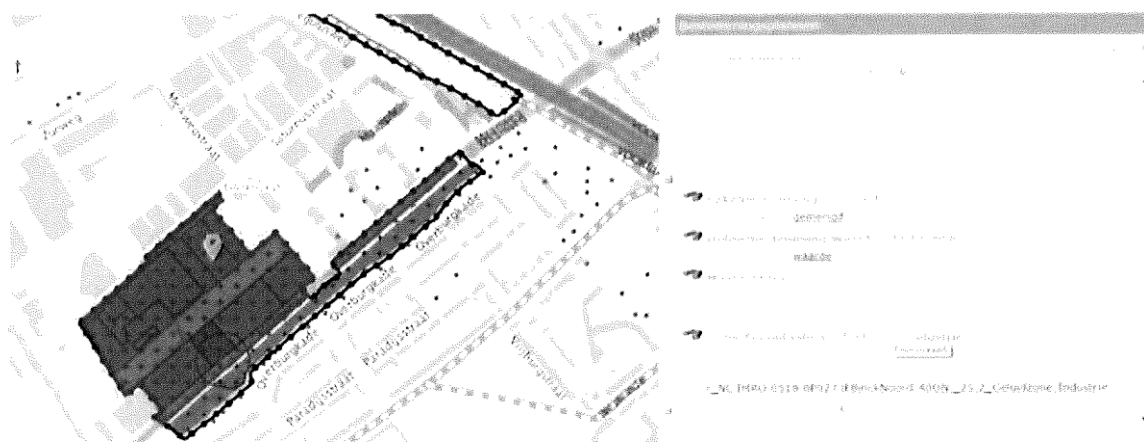
1.1 Het bestemmingsplan ziet op een gedeelte van het bedrijventerrein Binckhorst, op welk bedrijventerrein ook Cementbouw gevestigd is. Het terrein van Cementbouw is in dit bestemmingsplan weliswaar niet meegenomen, maar gegeven de bedrijfsvoering van Cementbouw (een grote lawaaimaker), kunnen ook de bestemmingen van omliggende percelen voor haar bedrijfsvoering gevolgen hebben.

1.2 Als gevolg van dit bestemmingsplan komt de voortzetting van de (ongestoorde) bedrijfsvoering van Cementbouw in het geding en is ook de mogelijkheid van enige uitbreidingen in de toekomst onvoldoende verzekerd. Zo is het bestemmingsplan voor een aantal van de omliggende percelen bijvoorbeeld niet duidelijk welk gebruik precies is toegestaan. Daardoor is onder andere onvoldoende gegarandeerd dat zich binnen de geluidzone van Cementbouw geen geluidgevoelige bestemmingen kunnen vestigen. Reden waarom Cementbouw zich genoodzaakt ziet deze zienswijze in te dienen.

2 ONJUISTE REGEL GEKOPPELD AAN GELUIDZONE-INDUSTRIE

2.1 Volgens Cementbouw is in de planregels onvoldoende uitgesloten dat ter plaatse van de aanduiding “Geluidzone - Industrie” in beginsel geen geluidgevoelige bestemmingen gerealiseerd kunnen worden. Op de plankaart heeft een deel van de gronden gelegen ten zuiden van Cementbouw weliswaar de aanduiding

"Geluidzone - Industrie" gekregen (zie figuur 1), maar de regel die aan deze aanduiding is gekoppeld, is niet afdoende.



Figuur 1 - uitsnede plankaart aanduiding "Geluidzone - Industrie"

2.2 Artikel 25.2 van de planregels bepaalt namelijk het volgende: *"Binnen de aanduiding "Geluidzone - Industrie" dient rekening te worden gehouden met een mogelijk benodigde ontheffing van de Wet geluidhinder voor industrielawaai bij de realisatie van geluidsgevoelige functies"*. Hiermee is niet verzekerd dat binnen de geluidzone geen geluidgevoelige functies kunnen worden gevestigd, tenzij hiervoor een hogere waarde besluit is genomen. De regel spreekt namelijk slechts van *"rekening houden met"*.

2.3 Voorgaande is in strijd met de Wet geluidhinder. Op grond van deze wet dient in een bestemmingsplan namelijk te worden vastgelegd dat binnen de zone geen geluidgevoelige functies mogen worden gerealiseerd, tenzij wordt voldaan aan de voorkeurswaarde of een eventueel verleende hogere grenswaarde. Cementbouw verzoekt daarom artikel 25.2 van de planregels zo aan te passen dat deze in overeenstemming is met de Wet geluidhinder.

3 ONDUIDELIJK OF BEPAALDE GELUIDGEVOELIGE FUNCTIES ZIJN TOEGESTAAN BINNEN DE GELUIDZONE

3.1 In het licht van het voorgaande is voor Cementbouw bovendien van belang dat goed is vastgelegd zich binnen de zone niet zomaar geluidgevoelige functies kunnen worden gevestigd. Op dit moment lijkt dat op grond van het bestemmingsplan echter niet (afdoende) uitgesloten. De gronden die binnen de "Geluidzone - Industrie" liggen, hebben namelijk diverse bestemmingen, waaronder "Gemengd - 1", "Gemengd - 2" en "Gemengd - 3".

Binnen deze bestemmingen zijn op grond van de planregels diverse functies toegestaan, waarbij niet kan worden uitgesloten dat hier ook geluidgevoelige functies onder zouden kunnen vallen.

3.2 Binnen de bestemming "Gemengd - 1" zijn bijvoorbeeld ook binnen de geluidzone dienstverlenende functies toegestaan. Hieronder vallen blijkens de definitie diverse soorten activiteiten. Cementbouw acht het dan ook niet uitgesloten dat binnen deze bestemming bijvoorbeeld ook kinderdagverblijven, ziekenhuizen of andere geluidgevoelige dienstverlenende bedrijven passen.

3.3 Hetzelfde geldt voor de functie maatschappelijk die binnen alle drie de bestemmingen "Gemengd" is toegestaan. In de bestemmingsomschrijving van alle drie deze bestemmingen is aangegeven wat onder de functie maatschappelijk wordt begrepen. Voor Cementbouw is echter niet volledig duidelijk of dit betekent dat onder deze maatschappelijke functies uitsluitend de genoemde functies zijn toegestaan of dat de genoemde functies slechts ter illustratie dienen.

3.4 Dit verschil is echter wel van groot belang omdat onder de - verder niet gedefinieerde - functie maatschappelijk diverse geluidgevoelige functies zoals kinderdagverblijven of onderwijsgebouwen kunnen vallen. Bovendien zijn in de planregels alleen bij de functie gezondheidszorg geluidgevoelige functies expliciet uitgesloten. Gelet op de Wet geluidhinder mogen andere geluidgevoelige functies echter ook niet worden toegestaan binnen een "Geluidzone - Industrie". Het bestemmingsplan schiet in dat opzicht tekort.

3.5 Cementbouw verzoekt daarom ook de planregels zo aan te passen, dat er geen misverstand over kan bestaan dat geluidgevoelige functies binnen de "Geluidzone Industrie" niet zijn toegestaan binnen het bestemmingsplan.

4 CONCLUSIE

4.1 Gelet op het voorgaande komt Cementbouw tot de conclusie dat het bestemmingsplan niet ongewijzigd kan worden vastgesteld. Cementbouw verzoekt bij vaststelling van het bestemmingsplan rekening te houden met de door haar ingediende zienswijze.”

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

ONJUISTE REGEL GEKOPPELD AAN GELUIDZONE-INDUSTRIE:

Anders dan Cementbouw lijkt te suggereren, staat de Wet geluidhinder de projectie van geluidgevoelige objecten binnen de zone rond een gezoneerd industrieterrein toe. Op grond van hoofdstuk V van de Wet geluidhinder mogen op grond van de in deze wet opgenomen ontheffingsgrondslag, geluidgevoelige objecten zoals woningen binnen deze zone worden geprojecteerd, mits de geluidbelasting niet hoger is dan 55 dB(A). Overigens biedt de Wet geluidhinder zelfs de mogelijkheid om – onder voorwaarden – woningen bij een hogere geluidbelasting binnen deze zone te projecteren. Daarvoor geldt echter de voorwaarde dat deze woningen zijn voorzien van een zogenoemde ‘dove gevel’ daar waar de geluidbelasting hoger is dan de maximaal toelaatbare waarde van de geluidbelasting (de voornoemde 55 dB(A)). Voor de bedrijfsvoering van Cementbouw geldt daarom dat een eventuele projectie van geluidgevoelige objecten binnen de zone (waar in het bestemmingsplan overigens geen sprake van is) niet van invloed is op de bedrijfsvoering van deze inrichting. Deze bedrijfsvoering wordt wat betreft de daarmee gepaard gaande geluidbelasting immers begrensd door de geluidruimte die de zone biedt. Op grond van artikel 65 van deze wet, juncto artikel 2.1, lid 1, onder e van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, worden bij de vergunningverlening voor de inrichting van Cementbouw de wettelijke grenswaarden op de zone en eventuele hogere grenswaarden binnen de zone in acht genomen. Deze systematiek borgt de bestaande rechten van de inrichting van inspreker uitputtend.

ONDUIDELIJK OF BEPAALDE GELUIDGEVOELIGE FUNCTIES ZIJN TOEGESTAAN BINNEN DE GELUIDZONE

Tot de functie dienstverlening behoren geen geluidgevoelige functies. Kinderdagverblijven en ziekenhuizen zijn maatschappelijke functies en geen dienstverlenende bedrijven. Binnen de functie maatschappelijk worden echter eveneens geen geluidgevoelige functies mogelijk gemaakt. Voor de duidelijkheid zal de zinsnede “waaronder wordt begrepen” worden vervangen door “waaronder uitsluitend wordt begrepen”.

Gezien bovenstaande reactie verklaart het college deze zienswijze ongegrond voor wat betreft het eerste punt en gegrond voor wat betreft het tweede punt.

10. Ra 2015.8 Boot Haeser Walraven advocaten, mr. S.W. Boot namens Koninklijke Jongeneel B.V.

Namens Koninklijk Jongeneel B.V. heeft mr. S.W. Boot de volgende zienswijze ingediend (geciteerd):

“Tot mij heeft zich gewend de Koninklijke Jongeneel BV te Utrecht (in deze de vestiging te Den Haag, gevestigd aan de Poolsterstraat 30 te Den Haag), met het verzoek haar belangen te behartigen in bovengenoemde kwestie.

Jongeneel heeft kennisgenomen van de publicatie met betrekking tot het ter inzage leggen van het ontwerpbestemmingsplan "Binckhorst Noord", hierna te noemen: "het (ontwerp)bestemmingsplan".

Jongeneel kan zich niet zonder meer verenigen met de inhoud en (mogelijke) consequenties van dat bestemmingsplan. Dat is de reden dat hierbij, en derhalve tijdig, een zienswijze kenbaar wordt gemaakt tegen het ontwerpbestemmingsplan.

Bij wijze van zienswijze wordt het navolgende opgemerkt.

Gebruiksmogelijkheden

1. Het ontwerpbestemmingsplan staat uitsluitend groothandelsbedrijven en activiteiten tot en met milieucategorie 2 toe. Jongeneel stelt vast dat het ontwerpbestemmingsplan aanzienlijk minder gebruiksmogelijkheden biedt dan het nu geldende bestemmingsplan "Binckhorst" (1989). Thans zijn ook kantoren en activiteiten in milieucategorie 4 respectievelijk 3 toegelaten.
2. Daarenboven verwijzen de regels naar een verouderde Staat van bedrijfsactiviteiten en komt het Jongeneel ook voor dat niet de volledige (standaard) lijst is gebruikt.
3. Daarnaast wijst Jongeneel erop dat er slechts 2 categorie 1 activiteiten in de lijst zijn opgenomen en iets meer dan 10 in milieucategorie 2. Dat op een totaal van circa 430 activiteiten die in de lijst zijn opgenomen. Dat zodoende geen zinvol en waardevol gebruik is toegelaten wordt nog eens verder versterkt door het feit dat het merendeel van de wel in categorie 1 en 2 vallende activiteiten geheel niet courant of uitvoerbaar zijn.
4. Jongeneel acht deze beperking van de gebruiksmogelijkheden onvoldoende gemotiveerd en niet noodzakelijk en gelet op de omvang van de percelen en de daarop staande bebouwing niet uitvoerbaar. Ook lijkt sprake te zijn van het ten onrechte weg bestemmen c.q. onder het overgangsrecht brengen van de machinale houtbewerking. Die activiteiten vinden en vinden plaats en hangen onlosmakelijk samen met de bedrijfsactiviteiten.
NB In het nu geldende bestemmingsplan was dit expliciet toegelaten. Dat vanwege de (hogere) milieucategorie en ook door middel van een maatbestemming voor afwijkend gebruik.
5. Bovendien is het ontwerpbestemmingsplan niet in overeenstemming met de Verordening Ruimte van de provincie Zuid-Holland. Artikel 2.1.3 lid 1 van de verordening verplicht ertoe bedrijven toe te laten uit de hoogst mogelijke milieucategorie passend bij de omgeving van het bedrijventerrein. Daarbij mag slechts rekening worden gehouden met toekomstige ontwikkelingen indien die volgen uit een onherroepelijk bestemmingsplan (niet aan de orde) of uit het programma Ruimte, waarin nu juist valt te lezen:
"Het Stadsgewest Haaglanden heeft een onderzoek verricht naar alternatieven voor de uit te plaatsen milieuhinderlijke en watergebonden bedrijvigheid. Dit onderzoek heeft vooralsnog geen haalbare alternatieven opgeleverd. Daarom ligt het accent nu op optimale inpassing. Hierbij geldt het provinciale doel om voldoende ruimte voor watergebonden bedrijven in, milieucategorie 4 en hoger te houden."
6. Daarenboven vereist de verordening, zo transformatie al zou zijn toegelaten, een onderbouwing hoe binnen de regio compensatie van bedrijventerrein zal plaatsvinden. Jongeneel meent dat ook daaraan niet is voldaan.
7. Gelet daarop, alsook op dat in de plantoelichting is aangegeven dat de VNG-brochure is aangehouden, dienen ter plaatse van de gronden van Jongeneel activiteiten tot en met milieucategorie 4.1 toegelaten te worden. De afstand tot de dichtstbijzijnde woningen bedraagt namelijk meer dan 200 meter.

Bouwregels

8. In artikel 3.2.1 aanhef en onder c van de planregels is bepaald: *"per bouwperceel mag het bebouwingspercentage niet meer bedragen dan op de plankaart staat aangeduid"*. Dat bebouwingspercentage is voor de locatie van Jongeneel vastgesteld op 80.
9. Het komt Jongeneel evenwel voor dat dat percentage reeds is overschreden vanwege de bestaande (legale) bebouwing. Het nu geldende bestemmingsplan kende namelijk de mogelijkheid om het perceel voor 100% te bebouwen.
10. Nu geen zogenaamde bestaande matenregeling is opgenomen in de planregels, ziet het er naar uit dat een deel van de bestaande bebouwing is wegbestemd c.q. ten onrechte onder het overgangsrecht is gebracht.

Perifere detailhandel

11. Ter plaatse is, naast de groothandelsactiviteiten, sprake van perifere detailhandel in hout- en bouwmaterialen. Dergelijke grove bouwmaterialen zijn volumineus. Zowel wat betreft de goederen zelf, de opslag en het transport ervan. Dergelijke goederen kunnen niet verkocht, opgeslagen en getransporteerd

worden in reguliere winkelcentra.

12. Onder het nu geldende bestemmingsplan is dergelijke detailhandel toegelaten. Ook op grond van het ontwerpbestemmingsplan lijkt dit gebruik te zijn toegelaten. Zulks gelet op het bepaalde in artikel 3.1 aanhef en onder d van de planregels.

13. Jongeneel zou dit echter nog graag uitdrukkelijk bevestigd willen zien omdat in de definitiebepalingen (vgl. artikel 1.41 van de planregels) een ietwat afwijkende, en onduidelijke, uitleg wordt gegeven van het begrip *"detailhandel in volumineuze goederen"*.

Daar wordt opeens gesproken over: *"(...) productiegebonden grove bouwmaterialen"*.

14. Hoewel een deel van assortiment van Jongeneel ter plaatse wordt gezaagd (zijnde productie), geldt dat vanzelfsprekend niet voor alle (grove) bouwmaterialen. Deze zijn ontegenzeggelijk volumineus van aard, maar lijken door de voornoemde begripsbepaling desondanks en ten onrechte te worden uitgesloten.

15. Dat ligt ook niet in lijn met de provinciale Verordening Ruimte. Artikel 2.1.4 lid 3 aanhef en onder a van de verordening maakt het mogelijk om bij bestemmingsplan detailhandel in grove bouwmaterialen toe te laten. Derhalve zonder enige (onduidelijke) restrictie. Hetzelfde volgt uit de gemeentelijke beleidsnota *"Detailhandel in Den Haag"* (p. 25).

16. Het zou ook maken dat een bestaande en legale activiteit ten onrechte is weg bestemd c.q. onder het overgangsrecht is gebracht. De plaatsvindende volumineuze detailhandel in grove bouwmaterialen (zonder enige restrictie), alsook productiegebonden detailhandel, zijn op grond van het nu geldende bestemmingsplan toegelaten.

17. Daarnaast mist Jongeneel de mogelijkheid voor onzelfstandige ondergeschikte detailhandel (voor de niet grove bouwmaterialen). Dergelijke activiteiten hebben geen extra, of een te verwaarlozen, ruimtelijke uitstraling. Voor veel locaties van Jongeneel elders is een dergelijk gebruik toegelaten.

Veelal mogelijk gemaakt met de volgende (of soortgelijke) planregel:

"overige detailhandel is uitsluitend toegestaan voor zover deze een normaal en ondergeschikt onderdeel uitmaakt van het op hetzelfde perceel uitgeoefende bedrijf, niet zijnde detailhandel in textiel, schoeisel en lederwaren, voedings- en genotmiddelen en huishoudelijke artikelen".

18. Tot slot vraagt Jongeneel aandacht voor het bepaalde in artikel 24 onder sub c van de planregels. Daaruit, in samenhang met de regels voor de bestemming *"Bedrijf-1"*, maakt Jongeneel op dat, zo te doen gebruikelijk is, ter plaatse een webshop is toegelaten.

19. Aan de restrictie dat daarbij geen etalage/showroom aanwezig is (geen "uitstalling van goederen") kan Jongeneel voldoen. Jongeneel verzet zich tegen de 2e restrictie, namelijk dat geen afhaalpunt wordt gerealiseerd.

20. In lijn met het beleid en de verordening van de provincie Zuid-Holland (p.60 van de verordening), worden van de regels van detailhandel uitgesloten webwinkels, inclusief een afhaalpunt, voor niet-dagelijkse goederen. Ook het gemeentelijke beleid *"Detailhandel in Den Haag"* (p. 37) biedt voor het uitsluiten van een afhaalpunt geen steun.

21. Bovendien valt niet in te zien dat het transporteren vanuit het bedrijf of het ter plaatse laten afhalen zou leiden tot een andere of een grotere ruimtelijke uitstraling. Jongeneel verzoekt dan ook deze restrictie te laten vervallen.

Het is op grond van het vorenstaande dat Jongeneel uw raad verzoekt het bestemmingsplan met inachtneming van haar zienswijze gewijzigd vast te stellen.

Jongeneel houdt zich het recht voor een en ander nader toe te lichten en aan te vullen.

Bovendien gaat Jongeneel er vanuit dat ondergetekende steeds, tijdig en volledig op de hoogte zal

worden gehouden van de (uitkomsten van) nader onderzoek en (voorgenomen) besluitvorming. Voor de aan het vorenstaande te besteden aandacht ben ik u bij voorbaat erkentelijk.”

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

Een groothandel in hout (met machinale houtbewerking) valt inderdaad in een hogere milieucategorie. Aangezien het met het oog op de gewenste transformatie van de Binckhorst niet wenselijk is dat er ook andere bedrijven in milieucategorie 3.1 of 3.2 mogelijk worden gemaakt, zal de bestemming niet gewijzigd worden, maar zal het perceel voorzien worden van een aanduiding “groothandel (gh)” en zal in de regels bepaald worden dat ter plaatse van die aanduiding een groothandel in hout met machinale houtbewerking is toegestaan.

In de Verordening Ruimte van de provincie is inderdaad opgenomen dat op bedrijventerreinen de hoogst mogelijk milieucategorie moet worden toegepast. De Binckhorst is echter geen bedrijventerrein meer, maar een transformatiegebied. Dat de provincie dit ook zo ziet, blijkt wel uit het feit dat dit punt in de zienswijze van de provincie niet genoemd wordt. De provincie is kortom van mening dat het waar mogelijk verlagen van de maximaal toegestane milieucategorieën in overeenstemming is met de Verordening Ruimte.

Het huidige bebouwingspercentage van Jongeneel bedraagt inderdaad al meer dan 80%. Er zal daarom een bebouwingspercentage van 100% opgenomen worden.

Binnen de bestemming Bedrijf is detailhandel in volumineuze goederen toegestaan. Volgens de definitie in het bestemmingsplan valt daar onder andere detailhandel in productiegebonden grove bouwmaterialen onder. De Verordening Ruimte spreekt inderdaad enkel over grove bouwmaterialen. Het woord ‘productiegebonden’ zal daarom uit de definitie geschrapt worden. Detailhandel in hout valt in de categorie grove bouwmaterialen en is dus toegestaan.

De Verordening Ruimte biedt de mogelijkheid om bij detailhandel in volumineuze goederen nevenassortiment te voeren (tot max. 20% van het netto vloeroppervlak en voor zover dit past bij het hoofdassortiment). Dit zal in de regels mogelijk gemaakt worden.

Aangezien fysieke detailhandel is toegestaan in de vorm van detailhandel in volumineuze goederen, is het eveneens toegestaan om op dezelfde locatie dezelfde goederen aan te bieden via een webwinkel met een afhaalpunt ter plaatse van de fysieke detailhandelsvestiging.

Gezien bovenstaande reactie verklaart het college deze zienswijze gedeeltelijk gegrond voor wat betreft de milieucategorie van een groothandel in hout, het bebouwingspercentage, het aanpassen van de definitie “detailhandel in volumineuze goederen” en het mogelijk maken van nevenassortimenten en ongegrond voor wat betreft de overige punten.

11. Ra 2015.9 Fietsersbond Haagse Regio

De Fietsersbond heeft de volgende zienswijze ingediend (geciteerd):

“De Fietsersbond heeft met belangstelling kennis genomen van het ontwerpbestemmingsplan Binckhorst-Noord.

Er wordt aangegeven dat er T-kruisingen komen op de Binckhorstlaan. Fijn dat er tweerichtingsfietspaden komen. Een ongelijkvloerse kruising voor het fietsverkeer - vanuit de richting Neherkade/Mercuriusweg naar het rustige gedeelte van de Mercuriusweg/Regulusweg en het tweerichtingsfietspad aan de overzijde van de Binckhorstlaan - blijft echter gewenst, bij voorkeur in de vorm van een tunnel. De doorstroming van het autoverkeer wordt er door verbeterd en de fietsers worden minderlang geconfronteerd met uitlaatgassen.

De Fietsersbond vraagt zich af hoe het Fietstretracé in het bestemmingsplan is opgenomen.

Oorspronkelijk eerst via de Binckhorst, nu komen daar drie havens.

In uw nota "Binckhorst: inzet op de drie havens" (DSO/2014.1112-RIS 278681) wordt aangegeven dat er aan VO's voor verschillende deeltracé's wordt gewerkt.

Hoe wordt deze ontwikkeling kenbaar gemaakt in het bestemmingsplan?

De Maanweg zal in principe minder autoverkeer te verwerken krijgen. Er ontstaat dan ruimte om vrij liggende fietspaden aan te leggen. Daar is grote behoefte aan, te meer, omdat er nog veel wo-we autoverkeer van de Binckhorst en de Laakhaven met bestemming Zoetermeer gebruik zal maken van de Maanweg. Daarbij komt dat de gestoken parkeerplaatsen voor fietsers verkeersonveilig zijn. Dit geldt met name voor die fietsers die geen gebruik kunnen maken van de Regulusweg. De Fietsersbond wil graag bij de verdere planontwikkeling op de hoogte blijven.”

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

Een ongelijkvloerse kruising voor het fietsverkeer van de Binckhorstlaan is in het kader van de keuze voor een voorkeursvariant en het ontwerp van de Rotterdamsebaan gezien en afgewogen (Voorkeursvariant 2012, inclusief aanpassing verkeersstructuur Binckhorst, RIS248042 en Voorlopig Ontwerp 2013, RIS 264197). Besloten is tot gelijkvloerse oversteken maar ook tot ingrepen in de verkeerscirculatie en een aanpassing van de realisatie van fietsvoorzieningen. Zo wordt de doorgaande route tussen de Neherkade en Voorburg mogelijk via een tweerichtingsfietspad langs de Binckhorstlaan en de Zonweg waarbij de oversteek over de Binckhorstlaan plaats vindt op het wegvak voordat de tunnelbak van de Rotterdamsebaan op maaiveld komt. Ook komt er aan de zuid-west zijde van de Binckhorstlaan tussen de Mercuriusweg en de Lekstraat een tweerichtingsfietspad waardoor de noodzaak tot oversteken ter hoogte van de Mercuriusweg minder groot wordt en het oversteken elders ook kan plaatsvinden (na aanpassing kruising Plutostraat). Het bestemmingsplan is voor het college geen kader om op de voorgenoemde afweging terug te komen.

Het verloop van de “Trekfietsroute” is als zodanig nog niet bepaald maar een doorgaande route is vooral als een streefbeeld te beschouwen.

Daarbij is deze route niet per definitie vorm te geven als een route met aparte fietsvoorzieningen maar kan een “normale” weg ook als hoofd fietsroute fungeren. In het betreffende gebied zijn er, naast de gebieden met een Verkeersbestemming waar een fietsroute in ieder geval mogelijk is, ook gebieden met een bestemming Bedrijven (B1, B2 of B3) die allen ook wegen toestaan en dus ook een doorgaande fietsroute mogelijk maken. Derhalve is in dit bestemmingsplan geen aanduiding opgenomen van de fietsroute. In het kader van de uitwerking per deelgebied maar ook van de fasering (denk o.a. aan verwerving) zal de route en inrichting daarvan bepaald worden. Het bestemmingsplan maakt de aanleg van het Fietstrektracé kortom niet onmogelijk.

In het bestemmingplan is de Maanweg als “Verkeer-Straat” benoemd. Daarmee is de functie van de Maanweg in overeenstemming met de beoogde functie na aanleg van de Rotterdamsebaan en de aanpassing van de verkeersstructuur in de Binckhorst. Deze functie laat de aanleg van fietspaden toe (art. 12). Het college onderkent de wens tot verbeteringen voor het fietsverkeer op de Maanweg maar acht een verbetering door middel van fietspaden of fietsstroken alleen mogelijk met een ingrijpende (her)inrichting van de Maanweg. Het college geeft er de voorkeur aan om een discussie over de (her)inrichting van de Maanweg te voeren in het kader van het regulier onderhoud. Naar de huidige inzichten zal dit binnen een periode van 5 jaar opportuun zijn. Het bestemmingsplan maakt een eventuele herinrichting in de toekomst niet onmogelijk.

Gezien bovenstaande reactie verklaart het college deze zienswijze ongegrond.

12. Ra 2015.10 NedTrain B.V. en NS Vastgoed B.V.

NedTrain B.V. en NS Vastgoed B.V. hebben de volgende zienswijze ingediend (geciteerd):

“Hiermee en derhalve tijdig reageren NedTrain B.V. (Nedtrain) en NS Vastgoed B.V. (NS Vastgoed) gezamenlijk op het ontwerpbestemmingsplan 'Binckhorst-Noord' dat van 18 november t/m 29 december 2014 ter inzage ligt.

Regels

Voor NedTrain en NS Vastgoed is met name de bestemming 'Verkeer-Railverkeer' van belang. Wij merken hierover het volgende op.

In het nieuwe bestemmingsplan is, evenals het vigerende bestemmingsplan 'Binckhorst (Nieuw Binckhorst Zuid)' aan een deel van de gronden die zijn bestemd voor 'VerkeerRailverkeer' de gebiedsaanduiding 'Waterstaat -beschermingszone' toegekend.

Volgens de toelichting is in het plangebied een waterkering aanwezig. Voor zover deze gelegen is op gronden die onderdeel uitmaken van het plangebied zijn deze gronden voorzien van een dubbelbestemming 'Waterstaat-waterkering' voor de kernzone en van een gebiedsaanduiding 'Waterstaat-beschermingszone' voor de beschermingszone.

Ter plaatse van de aanduiding 'Waterstaat - beschermingszone' zijn de gronden, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming van de waterstaatkundige werken, een en ander met de daarbij behorende bouwwerken, geen gebouw zijnde, wegen, groen, water en overige voorzieningen. Binnen deze aanduiding geldt dat ten dienste van het behoud van de waterkering in beginsel alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan zijn. Alleen met een omgevingsvergunning kan hiervan worden afgeweken. Wel moet aan een drietal vereisten worden voldaan. Ten eerste moet het bouwen van het bouwwerk geen afbreuk doen aan het behoud en de bescherming van de waterstaatkundige belangen. Ten tweede moet een watervergunning of schriftelijk advies worden ingewonnen bij de waterbeheerder. Voorts moeten de regels die voortvloeien uit andere daar voorkomende bestemmingen in acht worden genomen.

Zoals bekend is NedTrain in samenspraak met NS Vastgoed voornemens om een treinwasinstallatie te realiseren binnen het plangebied. Een deel van de gronden waarop de installatie zal worden gerealiseerd heeft mogelijk de gebiedsaanduiding 'Waterstaatbeschermingszone'. Hiervoor is op grond van de planregels een Omgevingsvergunning vereist. Dit brengt grote administratieve lasten met zich mee. Bovendien is niet duidelijk of ten behoeve van de treinwasinstallatie een omgevingsvergunning in de zin van art. 25.6 lid 3 van de planregels zal worden verleend omdat objectieve criteria op grond waarvan een omgevingsvergunning kan worden verleend ontbreken. Niet duidelijk is wie bepaalt of het bouwen van bouwwerken geen afbreuk doet aan het behoud en de bescherming van de waterstaatkundige belangen. Voorts volgt uit de tekst van art. 25.6 lid 3 sub b dat een watervergunning moet zijn verleend, dan wel hiertoe schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de waterbeheerder. Niet duidelijk is in welke gevallen een watervergunning vereist is en wanneer met een schriftelijk advies kan worden volstaan. Om deze reden verzoeken NedTrain en NS Vastgoed u om de gebiedsaanduiding 'Waterstaat-beschermingszone' te laten vervallen of om de criteria waaraan voldaan moet zijn nader te objectiveren zodat duidelijk is of een omgevingsvergunning zal worden verleend.

Voorts wijzen NedTrain en NS Vastgoed erop dat het vigerende bestemmingsplan 'Binckhorst (Nieuw Binckhorst Zuid)' een vergelijkbare gebiedsaanduiding ten behoeve van een beschermingszone voor een waterstaat kent. Wel is in het vigerende bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid opgenomen (art. 18.4). Het College kan de bestemming van de voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden wijzigen door de ligging van de waterkering te wijzigen, nadat hieromtrent schriftelijk advies is ingewonnen van het Hoogheemraadschap van Delfland. Het is NedTrain en NS Vastgoed niet duidelijk waarom deze wijzigingsbevoegdheid niet in het nieuwe bestemmingsplan is overgenomen.

Mocht u de regeling zoals vastgelegd in het nieuwe bestemmingsplan toch willen handhaven, dan verzoeken wij u om bij het bestemmingsplan in ieder geval rekening te houden met het voornemen van NedTrain en NS Vastgoed om op de gronden die als 'Verkeer-Railverkeer' zijn bestemd, een treinwasinstallatie te bouwen, in ieder geval door voor zover nodig aan de gronden waar de treinwasinstallatie zal worden gerealiseerd de gebiedsaanduiding 'Waterstaat - beschermingszone' te schrappen. Ter informatie voegen wij een bestektekening van de treinwasinstallatie bij.

Tot slot

Wij verzoeken u om het ontwerpbestemmingsplan aan te passen met inachtneming van de bovenstaande zienswijze. Wij houden ons het recht voor om deze zienswijze aan te vullen, indien daaraan behoefte zou bestaan. Uiteraard zijn wij graag bereid om deze zienswijze verder toe te lichten.”

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

Het is niet mogelijk om de gebiedsaanduiding “Waterstaat-beschermingszone” (gedeeltelijk) te schrappen. De ligging van de waterkeringen en bijbehorende beschermingszones volgen uit de Legger van het Hoogheemraadschap van Delfland en dienen te worden overgenomen op de verbeelding van een bestemmingsplan. Om binnen een zone van een waterkering te mogen bouwen is een watervergunning van

het Hoogheemraadschap benodigd. Het feit dat de gronden waar de treinwasinstallatie gerealiseerd moet worden zijn voorzien van een gebiedsaanduiding "Waterstaat-beschermingszone" wil dus niet zeggen dat er helemaal niet gebouwd mag worden.

Er mag gebouwd worden nadat er een watervergunning is verstrekt door het Hoogheemraadschap. In het kader van de aanvraag om een watervergunning wordt door het Hoogheemraadschap beoordeeld of de stabiliteit van de waterkering niet zal worden aangetast door de bouwwerkzaamheden en of eventueel aanvullende maatregelen nodig zijn. In de meeste gevallen is het echter wel mogelijk om, al dan niet onder voorwaarden, bebouwing op te richten binnen de zone van een waterkering, zelfs wanneer sprake is van gronden gelegen binnen een kernzone van een waterkering. De beoogde treinwasinstallatie ligt binnen de beschermingszone van de waterkering, waarbinnen de eisen ten aanzien van bouwen minder streng zijn dan binnen een kernzone. Het is daarom niet te verwachten dat het oprichten van bebouwing binnen de gebiedsaanduiding "Waterstaat-beschermingszone" onmogelijk zal zijn.

Overigens is in het bestemmingsplan Binckhorst Noord eveneens een wijzigingsbevoegdheid opgenomen (in artikel 27.2) waarmee de ligging van de waterkering gewijzigd kan worden. De ligging van een waterkering kan echter pas gewijzigd worden nadat het Hoogheemraadschap van Delfland de ligging van de waterkering heeft gewijzigd in de Legger.

Gezien bovenstaande reactie verklaart het college deze zienswijze ongegrond.

13. Ra 2015.11 N.V. Haags Milieu Services

N.V. Haags Milieu Services heeft de volgende zienswijze ingediend (geciteerd):

"Doormiddel van deze brief dien ik, A. Baars directeur N.V. Haagse Milieu Services (hierna te noemen NV HMS), onze zienswijze in over het op 18 november 2014 ter inzage gelegde ontwerpbestemmingsplan Binckhorst Noord voor onze locatie aan de Plutostraat 1 te Den Haag. In deze brief komt onze zienswijze puntsgewijs aanbod.

Activiteiten NV Haagse Milieu Services - Plutostraat 1 te Den Haag

Op onze locatie aan de Plutostraat 1 te Den Haag wordt al het grof afval van de bewoners van de gemeente Den Haag op- en overgeslagen via een stortlocatie. Tevens vinden er op- en overslag activiteiten plaats met diverse andere afvalstoffen en er is ook een afvalinzameldepot aanwezig.

Alle afvalstoffen zijn afkomstig van de bewoners van de gemeente Den Haag. Voor de activiteiten zijn meldingen i.h.k.v. het Activiteitenbesluit ingediend en geaccepteerd door het bevoegde gezag.

In het ter inzage gelegde bestemmingsplan is bij de bestemmingsplanregels bijlage 3 (Staat van bedrijven op bedrijventerreinen) toegevoegd. In de genoemde bijlage worden onze activiteiten omschreven als vuiloverslagstations met een categorie 4.2.

Plankaart

Bij het ter inzage gelegde bestemmingsplan is de plankaart met kenmerk

NL.IMRO.0518.BP0273FBinckNoord-400N toegevoegd. In de bijlagen van de toelichting is als bijlage 2 van het onderzoek bestemmingsplan Binckhorst Noord: Milieu-Invloed bestaande bedrijven en functies ook een bestemmingsplankaart toegevoegd met kenmerk NL.IMRO.0518.BP0273FBinckNoord-01CO.

Ik ga ervan uit dat de plankaart met kenmerk NL.IMRO.0518.BP0273FBinckNoord-400N leidend is.

Op deze plankaart (NL.IMRO.0518.BP0273FBinckNoord-400N) is onze locatie opgedeeld in 3 stukken (zie bijgevoegd bijlage 1, de locatie van de N.V. HMS is geel omlijnd). Voor het middelste gedeelte is aangegeven dat hier een bedrijf met categorie 4.1 mag zitten. Gezien onze activiteiten moet dit een 4.2 zijn. Daarnaast zouden wij graag zien dat onze locatie niet opgedeeld is in 3 stukken maar dat de categorie 4.2 geldt voor de gehele locatie. Dit om o.a. de noodzakelijke aanpassingen aan ons terrein t.b.v. ontwikkeling Rotterdamsebaan door te kunnen voeren.

Bestemmingsregels

Via de plankaart (NL.IMRO.0518.BP0273FBinckNoord-400N) is te zien dat voor onze locatie de regels gelden voor bedrijven 2 (B-2). In artikel 4 is bepaald welke bedrijven zich daar mogen vestigen en welke regels er gesteld worden. Graag zouden wij zien dat onder 4.4 (specifieke gebruiksregels) een uitzondering wordt opgesteld die bepaald dat bij plaatsen van de aanduiding "b=4.2" een vuiloverslagstation is toegestaan.

Concluderend

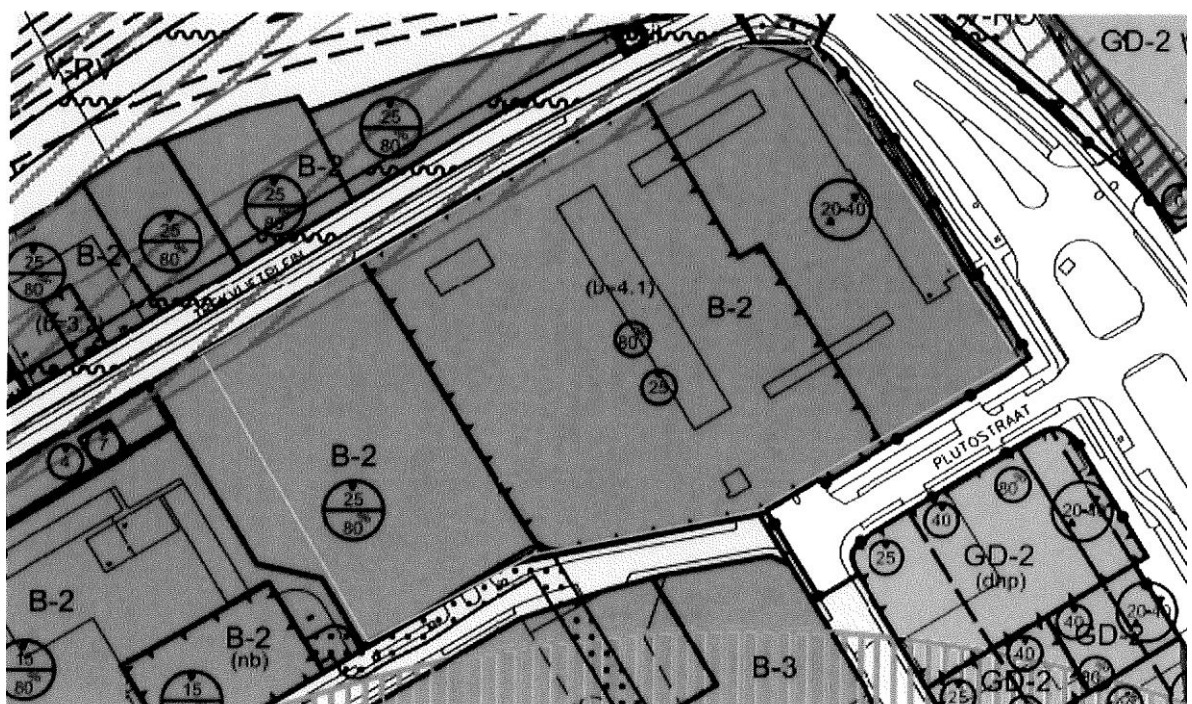
Ik verzoek u het ter inzage gelegde ontwerp-bestemmingsplan Binckhorst Noord aan te passen op de door ons genoemde punten. Voor de goede orde staan de punten hieronder beknopt benoemd:

- Voor de NV HMS geldt een bedrijfscategorie van 4.2;
- De locatie van de NV HMS niet op te delen in 3 stukken, maar als geheel 4.2 aan te duiden;
- De bedrijfscategorie 4.2 op te nemen in de bestemmingsplanregels van 4.4 en tevens de toelichting op de regels hierop aan te passen.

Ik ga ervan uit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.”

Bijlage 1

Plankaart met kenmerk: NL.IMRO.0518.BP0273FBinckNoord-400N



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

Een vuiloverslagstation is inderdaad ingedeeld in categorie 4.2. Op de plankaart zal daarom de functieaanduiding worden gewijzigd van “b=4.1” in “b=4.2”. Ook in de regels en in de toelichting zal “4.1” worden gewijzigd in “4.2”.

Het is niet wenselijk om op het hele perceel vuiloverslagstations mogelijk te maken door de aanduiding “b=4.2” over het hele perceel te leggen. Daarmee zou de milieucontour rondom het bedrijf namelijk flink toenemen, terwijl de overige activiteiten van de HMS in een lagere milieucategorie vallen. Aangezien HMS de wens heeft het terrein anders in te richten en daarbij eventueel de vuiloverslag te verplaatsen zal het gebied met de aanduiding “b=4.2” wel iets vergroot worden en zal vervolgens in de regels opgenomen worden dat de vuiloverslag maximaal 40 % van het aanduidingsvlak mag beslaan.

Gezien bovenstaande reactie verklaart het college deze zienswijze gegrond voor wat betreft het wijzigen van de milieucategorie van 4.1 in 4.2 en gedeeltelijk gegrond voor wat betreft het overige punt.

ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Het voorliggende bestemmingsplan vormt in hoofdzaak een nieuwe juridisch-planologische regeling voor een bestaande situatie. Op enkele locaties wordt een verruiming van functies mogelijk gemaakt door de functie dienstverlening mogelijk te maken. Voor deze gevallen is beoordeeld of er sprake is van een bouwplan als bedoeld in art.6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening, zie kader.

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

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

Bron: Afdeling 6.2 Grondexploitatie, Artikel 6.2.1 Bro

In deze gevallen is er geen sprake van een bouwplan zoals bedoeld in art. 6.2.1 Bro, aangezien er niet meer dan 1.500 m² bvo aan nieuwe dienstverlening mogelijk wordt gemaakt op locaties waar in de huidige situatie nog geen sprake is van detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden. Het bestemmingsplan is verder conserverend van aard en aan de uitvoering ervan zijn geen kosten verbonden die ten laste komen van de gemeente. Op grond van artikel 6.12 tweede lid Wro wordt besloten om geen exploitatieplan vast te stellen. Het bestemmingsplan is economisch uitvoerbaar.

STAAT VAN WIJZIGINGEN

Ambtshalve wijzigingen

Plankaart

- tussen het Trekvlietplein en de Spoordijk ligt een primaire polderwatergang die abusievelijk niet is voorzien van de bestemming Water. Deze watergang krijgt alsnog de bestemming Water.
- ter plaatse van de Meteorstraat 66 wordt de aanduiding “b=3.1” van de plankaart verwijderd. Op deze locatie is namelijk geen bedrijf in categorie 3.1 meer gevestigd.

Regels

- In Bink36 bevindt zich poppodium PIP. In de regels van de bestemming Gemengd – 1 is deze functie echter niet opgenomen. In artikel 6, lid 1 onder b wordt daarom een sublid 7 toegevoegd: “7. uitsluitend ter plaatse van de Binckhorstlaan 36 een poppodium”;

Toelichting

- de laatste alinea van paragraaf 4.3.5 (Inrichtingen) wordt als volgt aangepast: “Binnen het plangebied zijn twee tankstations met LPG gelegen. De veiligheidszones rondom de tankstations zijn opgenomen op de plankaart en in de regels is bepaald dat er uitsluitend beperkt kwetsbare objecten mogen worden gerealiseerd indien daarbij rekening wordt gehouden met de gevolgen voor het groepsrisico.”
 - aan paragraaf 4.3.5 (Inrichtingen) wordt de volgende tekst toegevoegd: “Door adviesgroep AVIV BV is een groepsrisicoberekening uitgevoerd voor het LPG tankstation aan de Binckhorstlaan (zie bijlage 2 bij de toelichting).
- In deze berekening is rekening gehouden met de mogelijke verhuizing van bouwmarkt Karwei naar een deel van het naastgelegen pand aan de Binckhorstlaan. Uit het onderzoek blijkt dat het groepsrisico weliswaar toeneemt als de Karwei zich inderdaad zou vestigen in het naastgelegen pand (van 0.05 naar 0.42), maar dat het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde blijft. De verplaatsing van Karwei zou dus kortom niet leiden tot een overschrijding van de oriëntatiewaarde. Een nadere verantwoording van het groepsrisico kan daarom achterwege blijven.”

Bijlagen

- het rapport “Groepsrisicoberekening LPG-tankstation B. Kerkhof & Zn in Den Haag” wordt toegevoegd aan de bijlagen.

Naar aanleiding van de zienswijzen

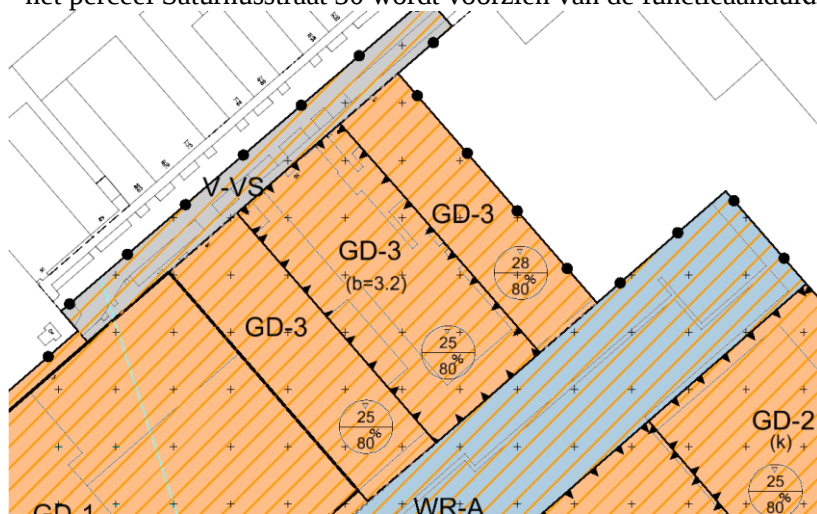
Plankaart

- de ligging van de watertransportleiding wordt aangepast conform de gegevens van Dunea;
- de ligging van de gasleiding wordt aangepast conform de gegevens van de Gasunie;
- de gronden tussen de Wegastraat, de Siriusstraat, de Oriostraat en de Pegasusstraat worden voorzien van de dubbelbestemming Waarde – Archeologie (zie kaartfragment 1);



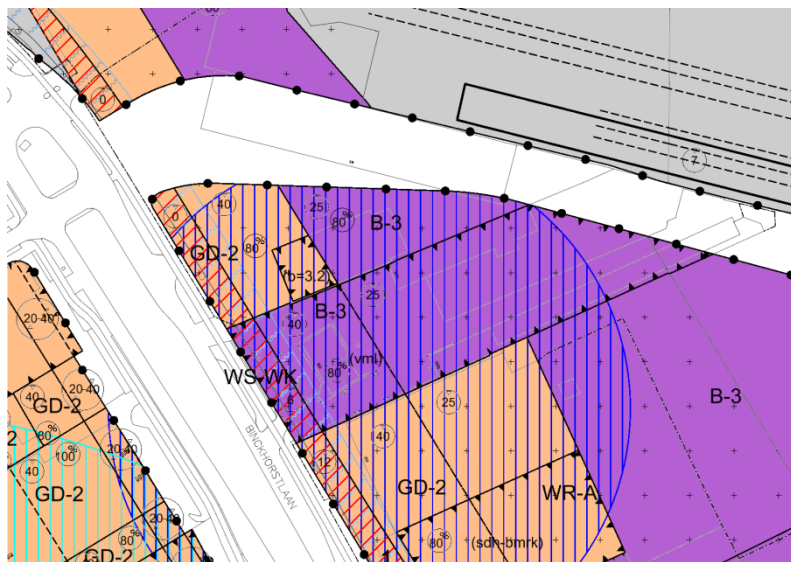
kaartfragment 1;

- het perceel Saturnusstraat 30 wordt voorzien van de functieaanduiding “b=3.2” (zie kaartfragment 2);



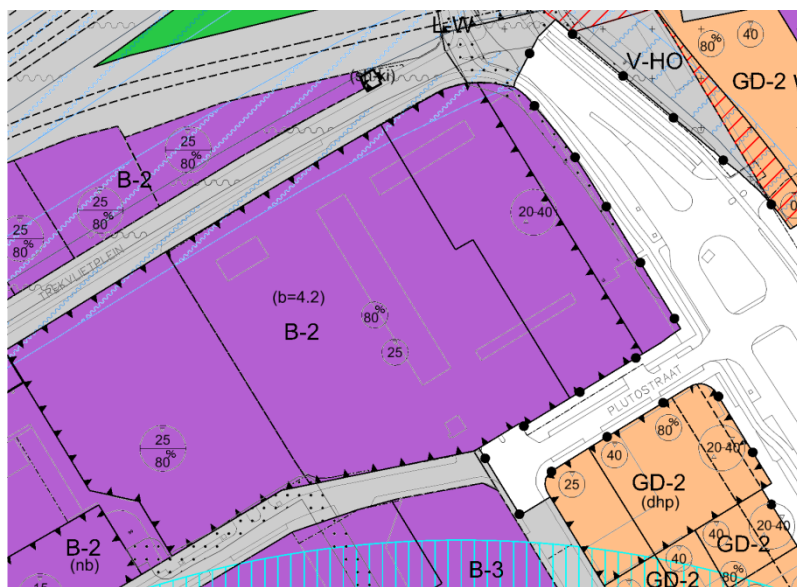
kaartfragment 2

- het achterste deel van het perceel Binckhorstlaan 50 krijgt de bestemming Bedrijf-3 (zie kaartfragment 3);



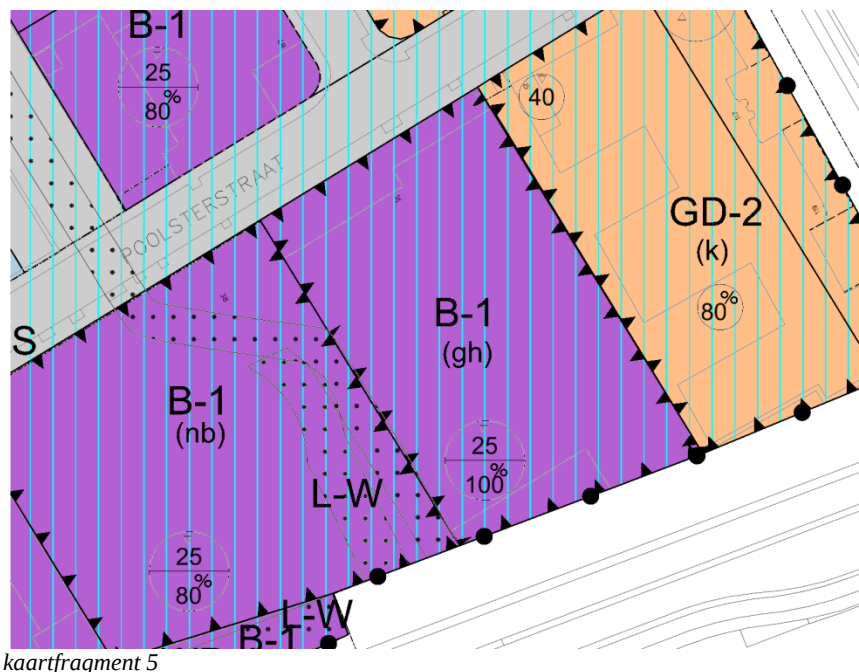
kaartfragment 3

- ter plaatse van de Meteorstraat 65 en de Plutostraat 1 wordt de functieaanduiding “b=4.1” gewijzigd in de functieaanduiding “b=4.2” en ter plaatse van de Plutostraat 1 wordt tevens het aanduidingsvlak vergroot (zie kaartfragment 4);



kaartfragment 4

- het perceel Poolsterstraat 30 wordt voorzien van de aanduiding “gh” (zie kaartfragment 5);
 - ter plaatse van de Poolsterstraat 30 wordt het bebouwingspercentage gewijzigd van 80% in 100% (zie kaartfragment 5);



Regels

- uit de definitie in artikel 1.41 “detailhandel in volumineuze goederen” wordt het woord ‘productiegebonden’ geschrapt;
- artikel 3 (Bedrijf - 1) lid 4 onder b zal als volgt aangepast worden: “in uitzondering op het gestelde onder a is ter plaatse van de aanduiding “b=3.2” tevens een autoschadeherstelbedrijf toegestaan;
- in artikel 3 (Bedrijf - 1) lid 4 wordt een nieuw sublid g toegevoegd: “ter plaatse van de aanduiding “gh” is een groothandel in hout en bouwmaterialen met machinale houtbewerking toegestaan”;
- in artikel 4 (bedrijf – 2) lid 4 wordt tussen sublid b en c een nieuw sublid c toegevoegd (onder doornummering van de overige subleden): “in uitzondering op het gestelde onder a is ter plaatse van de aanduiding “b=4.2” een (grof)vuiloverslagstation toegestaan, met dien verstande dat de oppervlakte van het vuiloverslagstation niet meer mag bedragen dan 40 % van het aanduidingsvlak”;
- in artikel 5 (Bedrijf – 3) lid 4 onder b wordt “b=4.1” vervangen door “b=4.2”;
- in artikel 6 (Gemengd – 1) lid 1 onder g, artikel 7 (Gemengd – 2), lid 1 onder c en artikel 8 (Gemengd – 3) lid 1 onder c wordt tussen ‘waaronder’ en ‘wordt begrepen’ het woord “uitsluitend” toegevoegd;
- artikel 7 (Gemengd – 2) lid 4 onder d wordt als volgt aangepast: “in uitzondering op het gestelde onder a is ter plaatse van de aanduiding “b=3.2” tevens een autoschadeherstelbedrijf toegestaan”
- artikel 8 (Gemengd – 3) lid 4 onder b wordt als volgt aangepast: “in uitzondering op het gestelde onder a is ter plaatse van de aanduiding “b=3.1” tevens een papier- en kantoorwarenfabriek toegestaan en ter plaatse van de aanduiding “b=3.2” tevens een autoschadeherstelbedrijf ter plaatse van de Saturnusstraat 30, een houtzagerij/timmerwerkfabriek ter plaatse van de Orionstraat 12 en een dierencrematorium ter plaatse van de Orionstraat 8;
- aan artikel 10 (Verkeer – Hoofdverkeersweg), lid 1 onder b wordt toegevoegd: “en tramsporen”
- in artikel 24 (Algemene gebruiksregels) wordt een nieuw lid e toegevoegd: “bij detailhandel in volumineuze goederen is het voeren van nevenassortiment toegestaan, mits het netto vloeroppervlak van het nevenassortiment niet meer bedraagt dan 20% van het totale vloeroppervlak van het bedrijf en het nevenassortiment past bij het hoofdassortiment;
- de bepaling in artikel 25, lid 3 (Veiligheidszone - lpg) onder 2 wordt als volgt aangepast: “Ter plaatse van de aanduiding ‘Veiligheidszone – lpg’ mogen uitsluitend beperkt kwetsbare objecten worden gerealiseerd indien daarbij rekening wordt gehouden met de gevolgen voor het groepsrisico”;

BESLUITVORMING

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

De raad der gemeente Den Haag,

Gezien het voorstel van het college van 17 maart 2015,

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

Besluit:

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

- I. de zienswijzen in het bij dit besluit behorende voorstel onder “Ingekomen zienswijzen” opgenomen, ontvankelijk te verklaren;
- II. de zienswijzen Ra 2014.375, Ra 2014.377, Ra 2015.2 en 2015.6 in het bij dit besluit behorende voorstel onder “Ingekomen zienswijzen” opgenomen, gegrond te verklaren;
- III. de zienswijze Ra 2015.1 in het bij dit besluit behorende voorstel onder “Ingekomen zienswijzen” opgenomen, gedeeltelijk gegrond te verklaren voor wat betreft het ontbreken van de dubbelbestemming Waarde-archeologie op de gronden rondom de Wegastraat en voor het overige ongegrond te verklaren;
- IV. de zienswijze Ra 2015.3 in het bij dit besluit behorende voorstel onder “Ingekomen zienswijzen” opgenomen, gedeeltelijk gegrond te verklaren voor wat betreft het wijzigen van de bestemming Gemengd-2 in de bestemming Bedrijf-3 op een deel van het perceel Binckhorstlaan 50 en voor het overige ongegrond te verklaren;
- V. de zienswijze Ra 2015.5 in het bij dit besluit behorende voorstel onder “Ingekomen zienswijzen” opgenomen, gedeeltelijk gegrond te verklaren voor wat betreft de kwantitatieve risicoanalyse en de aanpassing van artikel 25, lid 3 en voor het overige ongegrond te verklaren;
- VI. de zienswijze Ra 2015.7 in het bij dit besluit behorende voorstel onder “Ingekomen zienswijzen” opgenomen, gedeeltelijk gegrond te verklaren voor wat betreft het tweede punt en voor het eerste punt ongegrond te verklaren;
- VII. de zienswijze Ra 2015.8 in het bij dit besluit behorende voorstel onder “Ingekomen zienswijzen” opgenomen, gedeeltelijk gegrond te verklaren voor wat betreft de milieucategorie van een groothandel in hout, het bebouwingspercentage, het aanpassen van de definitie “detailhandel in volumineuze goederen” en het mogelijk maken van nevenassortimenten en voor het overige ongegrond te verklaren;
- VIII. de zienswijze Ra 2015.11 in het bij dit besluit behorende voorstel onder “Ingekomen zienswijzen” opgenomen, gegrond te verklaren voor wat betreft het wijzigen van de milieucategorie van 4.1 in 4.2 en gedeeltelijk gegrond voor wat betreft het overige punt;
- IX. de overige zienswijzen in het bij dit besluit behorende voorstel onder “Ingekomen zienswijzen” opgenomen, ongegrond te verklaren;
- X. tot herziening van de op het plangebied betrekking hebben de regelingen:
 - Bestemmingsplan Binckhorst, vastgesteld bij raadsbesluit 2, d.d. 26 januari 1989;
 - Bestemmingsplan Binckhorst (Nieuw Binckhorst Zuid), vastgesteld bij raadsbesluit 114, d.d. 1 oktober 2009;
 - Parapluherziening Detailhandel Vuurwerk, vastgesteld bij raadsbesluit 207, d.d. 25 november 2004;
 - Parapluherziening Seksinrichtingen, vastgesteld bij raadsbesluit 199, d.d. 25 november 2004;
 - Parapluherziening Archeologie, vastgesteld bij raadsbesluit 100, d.d. 23 september 2010.

XI. met in achtneming van de Staat van wijzigingen vast te stellen het Bestemmingsplan Binckhorst Noord, bestaande uit de kaart NL.IMRO.0518.BP0273FBinckNoord-40ON.dgn met ondergrond o_NL.IMRO.0518.BP0273FBinckNoord-ond.dgn en regels, zoals deze bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte bescheiden zijn aangegeven, toegelicht en beschreven.

XII. dat bij het bestemmingsplan voor Binckhorst Noord geen exploitatieplan wordt vastgesteld.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van 16 april 2015

De griffier,

de voorzitter,

Na vaststelling van het Bestemmingsplan Binckhorst Noord wordt het identificatienummer van het bestemmingsplan gewijzigd van NL.IMRO.0518.BP0273FBinckNoord-40ON in NL.IMRO.0518.BP0273FBinckNoord-50VA

Adviesgroep AVIV BV
Langestraat 11
7511 HA Enschede

Groepsrisicoberekening LPG-tankstation B. Kerkhof & Zn in Den Haag

Project : 142768
Datum : 25 november 2014
Auteur : ing. A.M. op den Dries
Review : drs. R. Scheres

Opdrachtgever:
Blaauwendraad Management Consultants BV
t.a.v. Evert H. Blaauwendraad
Eemnesserweg 56
3741 GB Baarn

Inhoudsopgave

1. Inleiding	2
1.1. Samenvatting	2
2. Gegevens risicoberekening	3
2.1. Inleiding	3
2.2. Ongevalscenario's tank	3
2.3. Ongevalscenario's tankauto	4
2.4. BLEVE-frequentie tankauto	4
2.5. Parameters	7
2.6. Aanwezig rond het tankstation	7
3. Groepsrisico	10
4. Conclusie	11
Referenties	12

1. Inleiding

Men is voornemens het bestemmingsplan Binckhorst-noord opnieuw vast te stellen. Onderdeel hiervan is het verleggen van de Rotterdamsebaan. Hierdoor moet de bouwmarkt, thans gevestigd aan de Binckhorstlaan 176, verhuizen. Er zijn twee mogelijke locaties voor de bouwmarkt, beide gelegen in de omgeving van LPG-tankstation Kerkhof aan de Binckhorstlaan 100. Voor het bepalen waar de bouwmarkt heen moet verhuizen is het nodig het groepsrisico van het LPG-tankstation te berekenen.

Inzicht in de externe veiligheid vanwege het LPG-tankstation is vereist (Bevi, art. 13 [1]). In deze studie wordt het groepsrisico berekend dat door de voorgenomen nieuwe ontwikkelingen verandert. De berekening wordt gebruikt bij de verantwoording van het groepsrisico. Voor de berekening wordt uitgegaan van de vergunde maximale doorzet van 1500 m³/jr.

Er worden drie situaties doorgerekend, de huidige situatie, de toekomstige situatie waarbij de bouwmarkt gevestigd wordt in het pand met adres Binckhorstlaan 120 en de toekomstige situatie waarbij de bouwmarkt wordt gevestigd op het braakliggende terrein ten noordoosten van het LPG-tankstation.

De gegevens voor de risicoberekening worden samengevat in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 wordt inzicht gegeven in het groepsrisico veroorzaakt door het LPG-tankstation. Hoofdstuk 4 tenslotte bevat de conclusie.

1.1. Samenvatting

Door de activiteiten van het LPG-tankstation wordt een groepsrisico veroorzaakt. Het groepsrisico ligt bij een doorzet tot 1500 m³/jr onder de oriëntatiewaarde.

Ook is het groepsrisico berekend voor de twee gewenste toekomstige situaties, waarbij een bouwmarkt binnen het invloedsgebied mogelijk wordt gemaakt. Het groepsrisico neemt dan toe, maar blijft voor beide situaties onder de oriëntatiewaarde.

Het maximum aantal slachtoffers is circa 50 voor de huidige situatie, circa 150 voor de toekomstige situatie waarbij de bouwmarkt wordt gevestigd op Binckhorstlaan 120 en circa 100 voor de toekomstige situatie waarbij de bouwmarkt wordt gevestigd op het terrein ten noordoosten van het LPG-tankstation. Onderstaande tabel toont het maximaal aantal slachtoffers en de factor van het groepsrisico ten opzichte van de oriëntatiewaarde. Een factor lager dan 1 betekent dat het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde ligt.

Situatie	Maximaal aantal slachtoffers	Factor t.o.v. oriëntatiewaarde
Huidig	50	0.05
Toekomstig 1	150	0.42
Toekomstig 2	100	0.19

Maximaal aantal slachtoffers en factor t.o.v. oriëntatiewaarde per situatie

2. Gegevens risicoberekening

2.1. Inleiding

Informatie betreffende de ligging van het LPG-tankstation is verkregen van de opdrachtgever. De inrichting heeft een ondergronds opgestelde tank van 40 m³. De berekening van het groepsrisico wordt uitgevoerd voor de maximaal vergunde doorzet tot 1500 m³/jr. Bevoorrading vindt niet overdag plaats.

Voor een LPG-tankstation wordt het extern veiligheidsrisico bepaald door ongevalsscenario's van de opslagtank en de tankauto aanwezig tijdens de bevoorrading. Andere ongevalsscenario's, bijvoorbeeld het falen van de vloeistofleiding tussen het vulpunt en de tank of tussen de tank en de afleverzuil, leveren een te verwaarlozen bijdrage aan het groepsrisico. De berekening van het risico wordt uitgevoerd volgens de voorschriften opgenomen in de Handleiding risicoberekeningen Bevi [3], het stappenplan groepsrisico [4] en een specifiek berekeningsvoorschrift [5]. Het stappenplan en het specifieke berekeningsvoorschrift houden rekening met de invloed van de omgeving op de BLEVE-frequentie van de lossende tankauto.

2.2. Ongevalsscenario's tank

Er is een ondergrondse opslagtank opgesteld met een volume van 40 m³ met een maximale inhoud van 18.4 ton (de maximale vullingsgraad). Tabel 1 toont de frequentie en bronsterkte voor de ongevalsscenario's.

Scenario		Frequentie [1/jr]	Bron sterkte	Toelichting
O.1	Instantaan	5.0 10 ⁻⁷	18.4 ton	Maximale inhoud
O.2	Continu 10 min	5.0 10 ⁻⁷	30.6 kg/s	Maximale inhoud in 600 s
O.3	Continu 10 mm	1.0 10 ⁻⁵	1.1 kg/s	Vloeistofuitstroming met uitstroomcoëfficiënt Cd=0.60
O.4	Vloeistofleiding – breuk	5.0 10 ⁻⁶	2.9 kg/s	Lengte 10 m, diameter 1.25"
O.5	Vloeistofleiding – lekkage	1.5 10 ⁻⁵	0.1 kg/s	Lengte 10 m
O.6	Afleverleiding – breuk	3.8 10 ⁻⁵	2.9 kg/s	Lengte 75 m, diameter 1.25"
O.7	Afleverleiding – lekkage	1.1 10 ⁻⁴	0.1 kg/s	Lengte 75 m

Tabel 1. Ongevalsscenario's per tank

2.3. Ongevalscenario's tankauto

Voor een doorzet tot 1500 m³/jr zijn er standaard 105 lossingen nodig van elk 30 min. De lostijd per jaar is dan 52.5 uur (0.6% van de tijd). Bevoorrading vindt plaats met een tankauto van 60 m³ en een maximale inhoud van 26.7 ton. De tankauto kan volgens het rekenvoorschrift bij aankomst op de inrichting voor 100%, 67% of 33% gevuld zijn. Deze gegevens worden gebruikt om met een initiële ongevalfrequentie de frequentie van de ongevalscenario's voor de inrichting af te leiden. Voor de ongevalscenario's instantaan falen en uitstroming uit de grootste aansluiting wordt de initiële ongevalfrequentie vermenigvuldigd met de fractie gedurende het jaar dat de betreffende tankauto aanwezig is binnen de inrichting. Voor volledige breuk van de pomp is rekening gehouden met de beperking van de uitstroomtijd door een doorstroombegrenzer. De kans dat de doorstroombegrenzer niet sluit is 0.06. Voor volledige breuk van de losslang is rekening gehouden met de beperking van de uitstroomtijd door een andere doorstroombegrenzer. De kans dat deze doorstroombegrenzer niet sluit is 0.12.

Tabel 2 toont de ongevalscenario's voor een doorzet tot 1500 m³/jr.

Scenario		Frequentie [1/jr]	Bron sterkte	Toelichting
T.1	Instantaan vulgraad 100%	3.0 10 ⁻⁹	26.7 ton	Maximale inhoud
T.2	Continu grootste aansluiting	3.0 10 ⁻⁹	65.8 kg/s	Vloeistof 3 inch gat, uitstroomcoëfficiënt Cd=0.60
P.1	Breuk pomp doorstroombegrenzer sluit	5.6 10 ⁻⁷	20.8 kg/s	Leiding 5 m, diameter 3", duur 5 s en leidinginhoud 102 kg
P.2	Breuk pomp doorstroombegrenzer sluit niet	3.6 10 ⁻⁸	20.8 kg/s	Leiding 5 m, diameter 3", duur 1800 s
P.3	Lekkage pomp	2.6 10 ⁻⁵	0.7 kg/s	Vloeistof 7.6 mm gat, uitstroomcoëfficiënt Cd=0.60
L.1	Breuk losslang doorstroombegrenzer sluit	1.8 10 ⁻⁵	8.3 kg/s	Leiding 5 m, diameter 2", duur 5 s en leidinginhoud 65 kg
L.2	Breuk losslang doorstroombegrenzer sluit niet	2.5 10 ⁻⁶	8.3 kg/s	Leiding 5 m, diameter 2", duur 1800 s
L.3	Lekkage losslang	2.1 10 ⁻³	0.3 kg/s	Vloeistof 5 mm gat, uitstroomcoëfficiënt Cd=0.60

Tabel 2. Ongevalscenario's overslag tankauto doorzet tot 1500 m³/jr

2.4. BLEVE-frequentie tankauto

Voor de frequentie van een BLEVE van een tankauto tijdens bevoorrading wordt de specifieke modellering voor een LPG-tankstation gevolgd [4 en 5]. Drie oorzaken worden onderscheiden, te weten brand van het LPG-systeem, omgevingsbrand en mechanische inslag. De belangrijkste oorzaak van een BLEVE is een omgevingsbrand. De afspraak in het LPG-convenant om een hittewerende coating aan te brengen op de tankauto is mede

ingegeven door de mogelijkheid om de gevolgen van een omgevingsbrand beter te kunnen beheersen. In het modelleringsvoorschrift is ook aangegeven dat, mits bepaalde afstanden tot objecten worden aangehouden, de frequentie op een BLEVE door een omgevingsbrand wel een factor tien kleiner kan zijn. Deze afstanden zijn voorgeschreven in het Besluit LPG-tankstations Hinderwet uit 1988 (maar zijn aangepast in het stappenplan van het RIVM). Een andere belangrijke oorzaak is de mechanische inslag veroorzaakt door een voertuig dat botst met de lossende tankauto.

Voor een BLEVE veroorzaakt door een brand van het LPG-systeem wordt uitgegaan van een frequentie van $5.8 \cdot 10^{-10}$ /uur voor een onbeschermde tankauto. Door de hittewerende coating wordt de BLEVE-frequentie verlaagd met een factor twintig [5]. Voor een doorzet tot $1500 \text{ m}^3/\text{jr}$ volgt dan een frequentie van $0.05 \times 52.5 \times 5.8 \cdot 10^{-10} = 1.5 \cdot 10^{-9}$ /jr op dit scenario B.1. Aangenomen wordt dat de tankauto maximaal is gevuld.

Voor een omgevingsbrand geldt dat de afstand tussen de opstelplaats van de LPG-tankauto en een aantal met name genoemde objecten groter moet zijn dan de minimaal benodigde afstand. Toetsing wordt uitgevoerd voor de benzine en LPG-afleverzuil, gebouwen en voor de opstelplaats van de benzinetankauto. In het Besluit LPG-tankstations (en daarmee in de milieuvergunning) is opgenomen dat de benzinetankauto niet tegelijkertijd met de LPG-tankauto op de inrichting aanwezig mag zijn. Deze oorzaak is daarmee uit te sluiten. Tabel 3 vat de beoordeling samen. De frequentie op een omgevingsbrand voor 100 verladings is dan afgerond $1 \cdot 10^{-6}$ /jr (zie tabel 2b in [4] of tabel 5 in [5]).

Object omgevingsbrand	Toetsings afstand [m]	Vulpunt binnen deze afstand?
LPG-afleverzuil personenauto's	17.5	Nee
Benzine afleverzuil personenauto's	5	Nee
Opstelplaats benzinetankauto	25	n.v.t.
Gebouwen zonder brandbescherming (hoogte < 5 m)	10	Ja

Tabel 3. Toetsing bijdrage omgevingsbrand aan de BLEVE-frequentie (toetsingsafstand conform stappenplan RIVM)

Tabel 4 toont de specifieke BLEVE frequentie voor de huidige situatie veroorzaakt door een externe brand afhankelijk van de vulgraad. De kans op een BLEVE gegeven een brand is afhankelijk van de vulgraad. Deze kans is 0.19, 0.46 of 0.73 voor een vulgraad van respectievelijk 100%, 67% en 33%.

Verder wordt ervan uitgegaan dat de tankauto is voorzien van een hittewerende coating. Er wordt aangenomen dat de BLEVE-frequentie hierdoor wordt verlaagd met een factor twintig. Deze aanname is opgenomen in de notitie QRA berekening LPG-tankstations van het RIVM [5].

Scenario		Basis frequentie [per 100 verladingsen]	Factor	Frequentie [/jr]
B.2	BLEVE vulgraad 100%	$1 \cdot 10^{-6}$	$105/100 \times 0.333 \times 0.19 \times 0.05$	$3.3 \cdot 10^{-9}$
B.3	BLEVE vulgraad 67%	$1 \cdot 10^{-6}$	$105/100 \times 0.333 \times 0.46 \times 0.05$	$8.0 \cdot 10^{-9}$
B.4	BLEVE vulgraad 33%	$1 \cdot 10^{-6}$	$105/100 \times 0.333 \times 0.73 \times 0.05$	$1.3 \cdot 10^{-8}$

Tabel 4. Specifieke BLEVE frequentie tankauto doorzet tot 1500 m³/jr door externe brand

Tabel 5 toont de ongevalsscenario's. De BLEVE wordt gemodelleerd met de barstdruk gelijk aan 24.5 bara.

Scenario		Frequentie [/jr]	Bron sterkte	Toelichting
B.2	BLEVE vulgraad 100%	$3.3 \cdot 10^{-9}$	26.7 ton	Maximale inhoud 100%
B.3	BLEVE vulgraad 67%	$8.0 \cdot 10^{-9}$	17.8 ton	Maximale inhoud 67%
B.4	BLEVE vulgraad 33%	$1.3 \cdot 10^{-8}$	8.9 ton	Maximale inhoud 33%

Tabel 5. Ongevalsscenario's BLEVE tankauto doorzet tot 1500 m³/jr door externe brand

Een BLEVE van de tankauto kan ook plaatsvinden door externe impact (aanrijdingen). De frequentie is afhankelijk van het type opstelplaats. Dit tankstation heeft een geïsoleerde opstelplaats. Tabel 6 toont de specifieke BLEVE frequentie. Tabel 7 toont de ongevalsscenario's. De BLEVE wordt gemodelleerd met de barstdruk gelijk aan de evenwichtsdruk bij omgevingstemperatuur.

Scenario		Basis frequentie [per 100 verladingsen]	Factor	Frequentie [/jr]
B.5	BLEVE vulgraad 100%	$2.5 \cdot 10^{-9}$	$105/100 \times 0.333$	$8.7 \cdot 10^{-10}$
B.6	BLEVE vulgraad 67%	$2.5 \cdot 10^{-9}$	$105/100 \times 0.333$	$8.7 \cdot 10^{-10}$
B.7	BLEVE vulgraad 33%	$2.5 \cdot 10^{-9}$	$105/100 \times 0.333$	$8.7 \cdot 10^{-10}$

Tabel 6. Specifieke BLEVE frequentie tankauto doorzet tot 1500 m³/jr door mechanische inslag (aanrijdingen)

Scenario		Frequentie [/jr]	Bron sterkte	Toelichting
B.5	BLEVE vulgraad 100%	$8.7 \cdot 10^{-10}$	26.7 ton	Maximale inhoud 100%
B.6	BLEVE vulgraad 67%	$8.7 \cdot 10^{-10}$	17.8 ton	Maximale inhoud 67%
B.7	BLEVE vulgraad 33%	$8.7 \cdot 10^{-10}$	8.9 ton	Maximale inhoud 33%

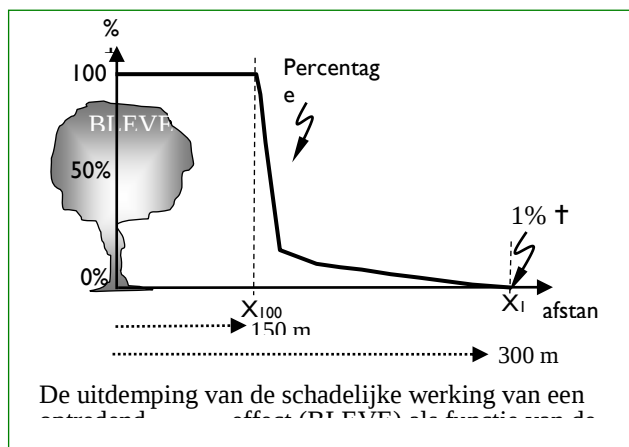
Tabel 7. Ongevalsscenario's BLEVE tankauto doorzet 1500 tot m³/jr door mechanische inslag (aanrijdingen)

2.5. Parameters

De standaard parameters van Safeti-NL versie 6.54 zijn gebruikt voor de berekening. De gegevens voor het weerstation Ypenburg worden gebruikt voor de kans op het voorkomen van een bepaalde weersklasse. De ruwheidslengte is 0.3 m.

2.6. Aanwezigen rond het tankstation

Voor de schatting van het aantal mogelijke dodelijke slachtoffers van een BLEVE geldt dat binnen het invloedsgebied van 150 meter (gebaseerd op de 35 kW/m^2 contour) iedereen zal overlijden, ongeacht beschermende factoren zoals kleding of het verblijf in een gebouw¹. Buiten deze contour geldt dat alleen personen overlijden door de warmtestraling die zich buitenshuis bevinden, waarbij tevens conform PGS 3 het beschermende effect van de kleding (een reductiefactor voor de kans op overlijden van 0.14) nog mee dient te worden genomen. De bijdrage aan het totaal aantal dodelijke slachtoffers buiten de 35 kW/m^2 contour is daarom te verwaarlozen. In het Revi wordt om deze reden als invloedsgebied voor het groepsrisico een cirkelvormig gebied met een straal van 150 m voorgeschreven. Hieronder is de invloed van de warmtestraling op het percentage doden dat zal vallen als functie van de afstand gestileerd weergegeven. Het “omslagpunt” ligt op 150 meter waar de warmtestraling is afgenomen tot 35 kW/m^2 .



Voor deze berekening is de aanwezigheid van personen geïnventariseerd tot een afstand van circa 150 m rond het vulpunt en de tank. De maximale effectafstand voor 1% letaliteit bij onbeschermde blootstelling is weliswaar circa 300 m, maar personen aanwezig op grotere afstand dan 150 m hebben, zoals opgemerkt, een te verwaarlozen bijdrage aan het groepsrisico.

Figuur 1 toont de omgeving van het LPG-tankstation. De figuur toont tevens de ligging van de gebieden die voor de berekening van het groepsrisico zijn gemodelleerd. Deze gebieden zijn roze gemarkeerd. De gegevens voor de aanwezigheid van personen zijn

¹ De afstand van 150 meter geldt alleen voor een BLEVE door brand van een maximaal toelaatbaar gevulde tankauto. Voor minder gevulde tankauto's die lossen zal niet iedereen komen te overlijden binnen de straal van 150 meter [6].

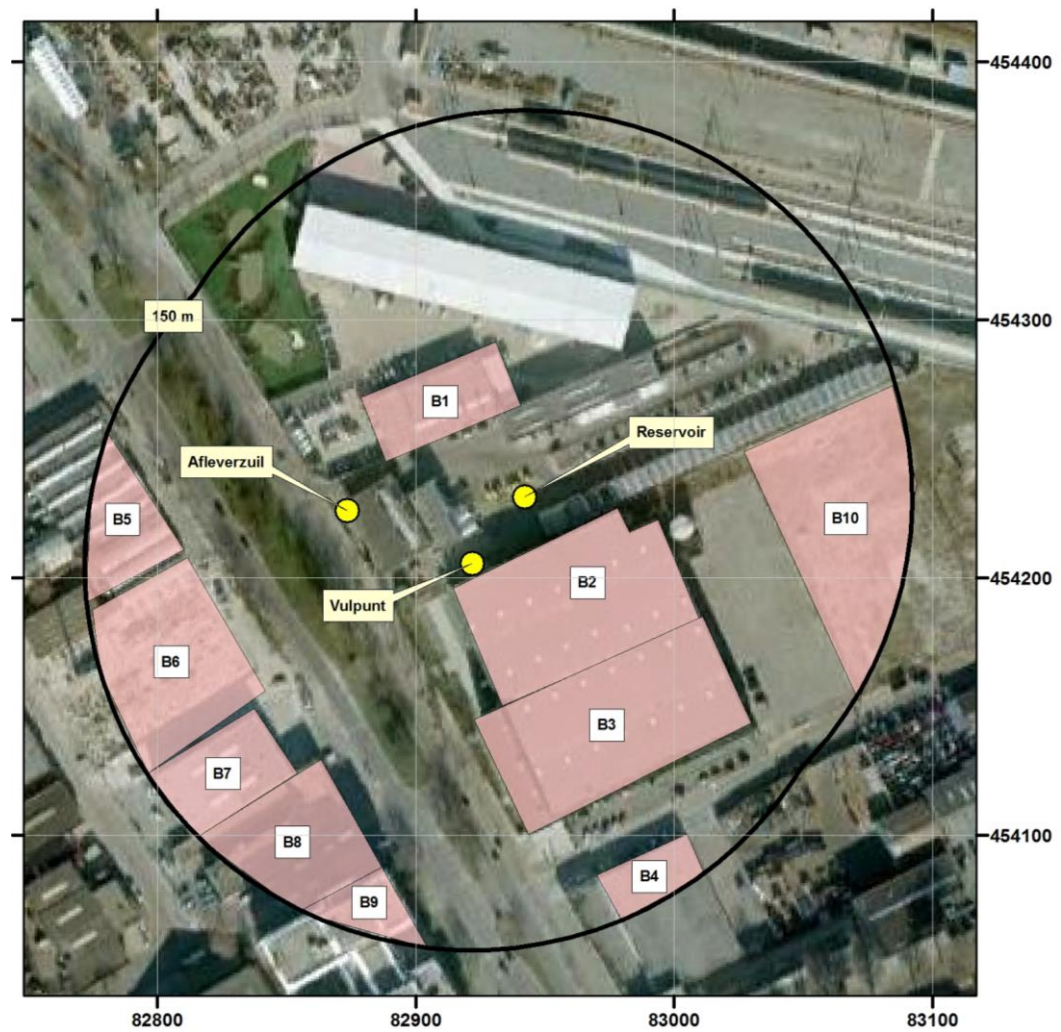
samengevat in tabel 8. Er is onderscheid gemaakt tussen dag (8:00 tot 18:30 uur) en nacht (18:30 tot 8:00 uur).

Voor de inventarisatie van personen zijn aannamen gemaakt met betrekking tot functie en aantal aanwezige personen. Deze inventarisatie is gecontroleerd door de gemeente en goedgekeurd voor het maken van deze berekeningen. Er zijn verder de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- In de bedrijven zijn werknemers alleen op werkdagen overdag aanwezig.
- Er bevinden zich geen personen in de gebouwen die niet zijn gemarkeerd.
- De bouwmarkt kan worden geplaatst in vlak B3 (situatie 1) of in vlak B10 (situatie 2). Voor de bouwmarkt wordt in beide situaties uitgegaan van 1 persoon per 30 m².

Label	Dag	Nacht	Opmerking
B1	5	0	Autoschadeherstelbedrijf.
B2	21	0	Groothandel in sanitair (Verploegen). Aantal gebaseerd op 1 persoon per 200 m ² .
B3	23/151	0	Nu een opslagmagazijn met een klein kantoor. Aantal gebaseerd op 1 persoon per 200 m ² . Voorzien wordt een functiewijziging naar een bouwmarkt. Toekomstige situatie 1
B4	6	0	Winkel Carpetland. Opgave gemeente
B5	13	0	Autodealer. Aantal gebaseerd op 1 persoon per 100 m ² .
B6	32	0	Autoshowroom. Aantal gebaseerd op 1 persoon per 100 m ² .
B7	14	0	Winkel Brugman keukens. Aantal gebaseerd op 1 persoon per 100 m ² .
B8	22	0	Voormalige ANWB garage. Aantal gebaseerd op 1 persoon per 100 m ² .
B9	132	0	Kantoor met zes verdiepingen. Aantal gebaseerd op 1 persoon per 30 m ² .
B10	0/144	0	Nu braakliggend. Voorzien wordt een functiewijziging naar een bouwmarkt. Toekomstige situatie 2

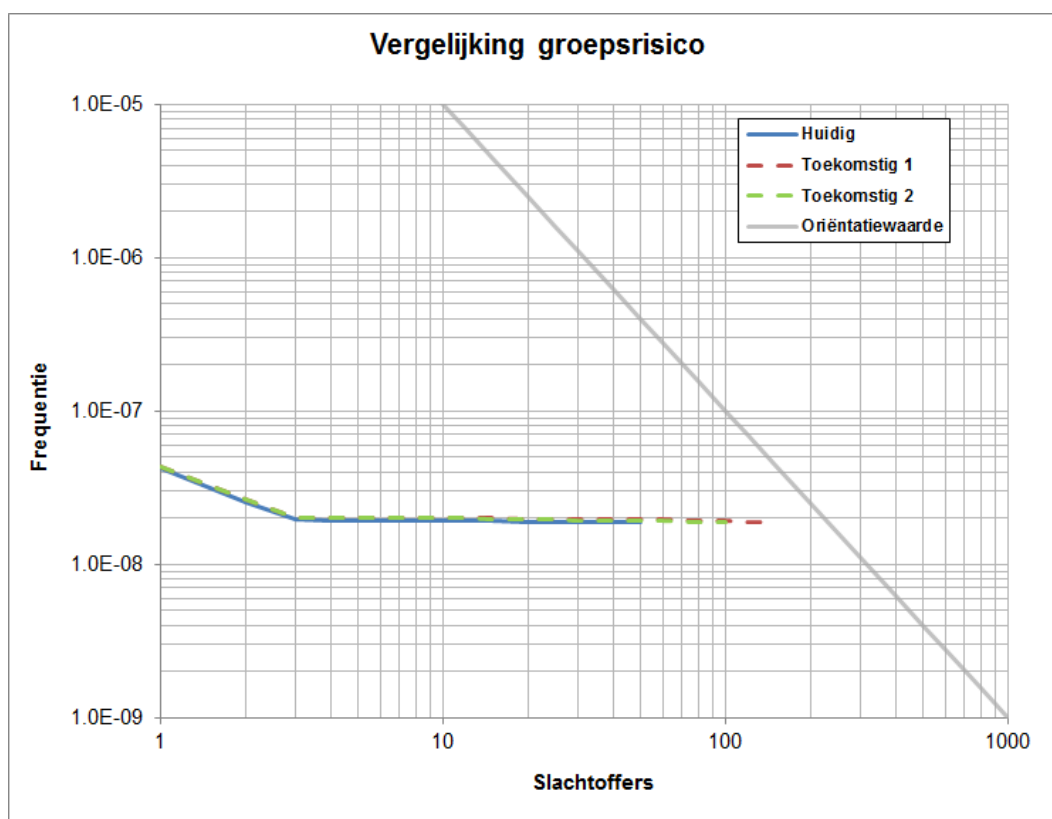
Tabel 8. Schatting personen voor berekening van het groepsrisico



Figuur 1. Omgeving LPG-tankstation en invloedsgebied

3. Groepsrisico

Figuur 2 toont het groepsrisico voor de huidige en toekomstige situaties bij bevoorrading buiten werktijd. Het groepsrisico is in zowel de huidige situatie als de beide mogelijke toekomstige situaties kleiner dan de oriëntatiewaarde. Het maximaal aantal slachtoffers wordt bepaald door het ondergrondse LPG-reservoir. Door de ruimtelijke ontwikkeling stijgt het groepsrisico. Het maximum aantal slachtoffers is circa 50 voor de huidige situatie, 150 voor toekomstige situatie 1 en 100 voor toekomstige situatie 2.



Figuur 2. Groepsrisico bij doorzet tot 1500 m³/jr bij bevoorrading buiten werktijden

4. Conclusie

Door de activiteiten van het LPG-tankstation wordt een groepsrisico veroorzaakt. Het groepsrisico ligt bij een doorzet tot 1500 m³/jr onder de oriëntatiewaarde.

Ook is het groepsrisico berekend voor de twee gewenste toekomstige situaties, waarbij een bouwmarkt binnen het invloedsgebied mogelijk wordt gemaakt. Het groepsrisico neemt dan toe, maar blijft voor beide situaties onder de oriëntatiewaarde.

Het maximum aantal slachtoffers is circa 50 voor de huidige situatie, circa 150 voor de toekomstige situatie waarbij de bouwmarkt wordt gevestigd op Binckhorstlaan 120 en circa 100 voor de toekomstige situatie waarbij de bouwmarkt wordt gevestigd op het terrein ten noordoosten van het LPG-tankstation. Tabel 9 toont het maximaal aantal slachtoffers en de factor van het groepsrisico ten opzichte van de oriëntatiewaarde. Een factor lager dan 1 betekent dat het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde ligt.

Situatie	Maximaal aantal slachtoffers	Factor t.o.v. oriëntatiewaarde
Huidig	50	0.05
Toekomstig 1	150	0.42
Toekomstig 2	100	0.19

Tabel 9. Maximaal aantal slachtoffers en factor t.o.v. oriëntatiewaarde per situatie

Referenties

1. VROM 2004 Besluit externe veiligheid inrichtingen
Staatsblad 2004, 250

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen is bij besluit van 9 september 2008 voor het laatst gewijzigd (Stb. 2008, 380). Het gewijzigde besluit is op 13 februari 2009 in werking getreden (Stb. 2009, 47).
2. VROM 2004 Regeling externe veiligheid inrichtingen
Staatscourant 23 september 2004, nr. 183

De Regeling externe veiligheid inrichtingen is voor het laatst op 26 juni 2009 aangepast. Met het inwerking treden van deze regeling op 1 juli 2009 zijn het rekenmodel Safeti-NL versie 6.54 en de Handleiding Risicoberekening Bevi versie 3.2 voorgeschreven.
3. RIVM 2009 Handleiding risicoberekeningen Bevi
(versie 3.2 gedateerd 1 juli 2009)
4. RIVM 2008 Stappenplan groepsrisicoberekening LPG- tankstations
(versie gedateerd 12 augustus 2008)
5. RIVM 2008 QRA berekening LPG-tankstations
(versie 1.1 gedateerd 29 mei 2008)
6. ir. R. Geerts 2005 Waarop berust de risicozonering voor LPG-tankstations?,
Tijdschrift Externe Veiligheid jaargang 2 nr. 2 juni 2005