



Den Haag

Bestemmingsplan **Brasserskade**

Ontwerp

Ontwerp, d.d. 12 november 2019

Brasserskade

Inhoudsopgave

Toelichting	3
Hoofdstuk 1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding voor het bestemmingsplan	5
1.2 Doel van het bestemmingsplan	5
1.3 Begrenzing van het plangebied	5
1.4 Geldende planologische regelingen	6
1.5 Leeswijzer	7
Hoofdstuk 2 Beschrijving van de bestaande situatie	9
2.1 Inleiding	9
2.2 Ontstaansgeschiedenis	9
2.3 Cultureel erfgoed	10
2.4 Ruimtelijke structuur	11
2.5 Functionele structuur	15
Hoofdstuk 3 Beleidskaders	17
3.1 Inleiding	17
3.2 Ruimtelijk beleid	17
3.3 Cultureel erfgoed	21
3.4 Groen	23
3.5 Water	26
3.6 Verkeer en infrastructuur	29
3.7 Economie	35
3.8 Duurzaamheids- en milieubeleid	36
Hoofdstuk 4 Wet en Regelgeving	39
4.1 Inleiding	39
4.2 Milieueffectrapportage	39
4.3 Externe veiligheid	41
4.4 Geluid	44
4.5 Luchtkwaliteit	44
4.6 Natuurbescherming	45
4.7 Bodemkwaliteit	47
4.8 Windhinder en bezonning	48
Hoofdstuk 5 Planbeschrijving	51
5.1 Inleiding	51
5.2 Beschrijving van het plan	51
5.3 Ontwikkelingen	51
5.4 Duurzaamheid	53
5.5 Keuze en verantwoording van bestemmingen	55
5.6 Toelichting op de regels	58
Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid	61
Hoofdstuk 7 Overleg en inspraak	63
7.1 Artikel 3.1.1 Bro-overleg	63
7.2 Inspraak- en participatieverordening	68

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

Het bestemmingsplan Brasserskade beoogt het mogelijk te maken om een nieuw politiekantoor op te richten aan de Brasserskade. In het gebouw komt ook een beperkte slaapgelegenheid. Bij dit kantoor zijn twee parkeerterreinen voorzien. Een parkeergarage onder het gebouw welke is bedoeld voor dienstauto's. Verder zal een open terrein aanwezig zijn voor reguliere motorvoertuigen. Daarnaast zijn er ondersteunende functies zoals een fietsenstalling en een schietbaan voorzien.

Het kantoorgebouw wordt opgericht op het terrein van defensie aan de Brasserskade. Het wordt niet apart toegankelijk, maar wordt via het terrein van defensie ontsloten. Daarnaast wordt de mogelijkheid open gehouden om in de toekomstige situatie gebruik te gaan maken van de bestaande in- en uitrit aan de zuidoostkant van het terrein.

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding voor het bestemmingsplan

De politie is bezig met een heroriëntatie op haar huisvesting. Dat betekent onder andere dat zij een aantal diensten wil concentreren in een nieuw kantoorpand. Hiervoor heeft zij een nieuwe locatie gevonden aan de Brasserskade in Den Haag. Ten behoeve van de ontwikkeling zijn stedenbouwkundige randvoorwaarden opgesteld voor een goede ruimtelijke inpassing. De ontwikkeling past echter niet binnen de regeling van het ter plaatse geldende bestemmingsplan. Om deze ontwikkeling toch juridisch-planologisch te kunnen regelen, is dit bestemmingsplan opgesteld wat hierin voorziet.

1.2 Doel van het bestemmingsplan

Het doel van dit bestemmingsplan is medewerking te kunnen verlenen aan de bouw van een nieuw kantoorpand voor de politie aan de Brasserskade. Op basis van het vigerende bestemmingsplan geldt de bestemming 'Maatschappelijk'. Verder is de functieaanduiding 'Militaire zaken' opgenomen (zie kaart 2). Ter plaatse van deze aanduiding zijn de gronden bestemd voor defensiedoeleinden. Het gebruik ten behoeve van de Nationale Politie is dus hiermede in strijd. Ook ten aanzien van het bouwen is sprake van strijdigheid. Gebouwen mogen alleen in het bouwvlak gebouwd worden. Ter plaatse van de beoogde locatie van het kantoor ligt echter geen bouwvlak. Om de ontwikkeling mogelijk te maken is dit bestemmingsplan opgesteld.

1.3 Begrenzing van het plangebied

Het plangebied ligt op het defensieterrein aan de Brasserskade. De locatie van Defensie ligt aan de Zuidzijde van Den Haag, tegen de grens met de gemeente Delft. Ten noorden en oosten ligt de nieuwbouwwijk Ypenburg, ten zuiden het sportpark Brasserskade. De ligging van het plangebied is in kaart 1 weergegeven.



kaart 1: ligging van het plangebied

1.4 Geldende planologische regelingen

1.4.1 Vigerend bestemmingsplan

Het bestemmingsplan Brasserskade vervangt (gedeeltelijk) het volgende bestemmingsplan:

bestemmingsplan	vastgesteld	goedgekeurd	onherroepelijk
Ypenburg	17 oktober 2013	n.v.t.	22 oktober 2015



kaart 2: vigerende stedenbouwkundige regelingen

1.4.2 Parapluherzieningen

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

- a. Parapluherziening (fiets)parkeren (vastgesteld 20 september 2018) . Dit bestemmingsplan regelt, dat overal in de stad bij nieuwbouwplannen of wijzigingen van het gebruik dezelfde eisen voor het (fiets)parkeren kunnen worden gesteld.
- b. Parapluherziening Staat van Bedrijfsactiviteiten (vastgesteld 20 december 2018). Dit bestemmingsplan regelt, dat functies, waarvan de vestiging op een bedrijfsterrein niet gewenst is, daarvan ook daadwerkelijk worden uitgesloten.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 1 Inleiding is de reden voor het opstellen van een bestemmingsplan voor het plangebied Brasserskade aangegeven. Ook zijn de doelen die met het bestemmingsplan worden beoogd, omschreven. Om deze doelen in een bestemmingsplan gestalte te geven wordt enerzijds in hoofdstuk 2 de bestaande situatie beschreven, anderzijds is voor de verduidelijking van een deel van de doelen in de hoofdstukken 3 Beleidskaders en 4 Wet en Regelgeving een selectie gemaakt uit de relevante beleidsnota's en regelingen die op dit plangebied van toepassing zijn. Daaruit zijn vervolgens beleidsuitspraken voor het plangebied afgeleid. Hoofdstuk 3 Beleidskaders bevat de beleidsuitspraken ten aanzien van ruimtelijk en sectoraal beleid, hoofdstuk 4 Wet en Regelgeving ten aanzien van de milieukwaliteitseisen. Bij de keuze van bestemmingen in hoofdstuk 5 Planbeschrijving, is aangegeven welke bestemmingen en bestemmingsregelingen uit deze beleidsuitspraken zijn afgeleid de te ontwikkelen situatie. In dit hoofdstuk worden buiten de planbeschrijving, ook de gekozen bestemmingen en bestemmingsregelingen globaal beschreven. Op de economische uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan wordt in hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid ingegaan. In hoofdstuk 7 Overleg en inspraak wordt verslag gedaan van het overleg en de inspraak.

Hoofdstuk 2 Beschrijving van de bestaande situatie

2.1 Inleiding

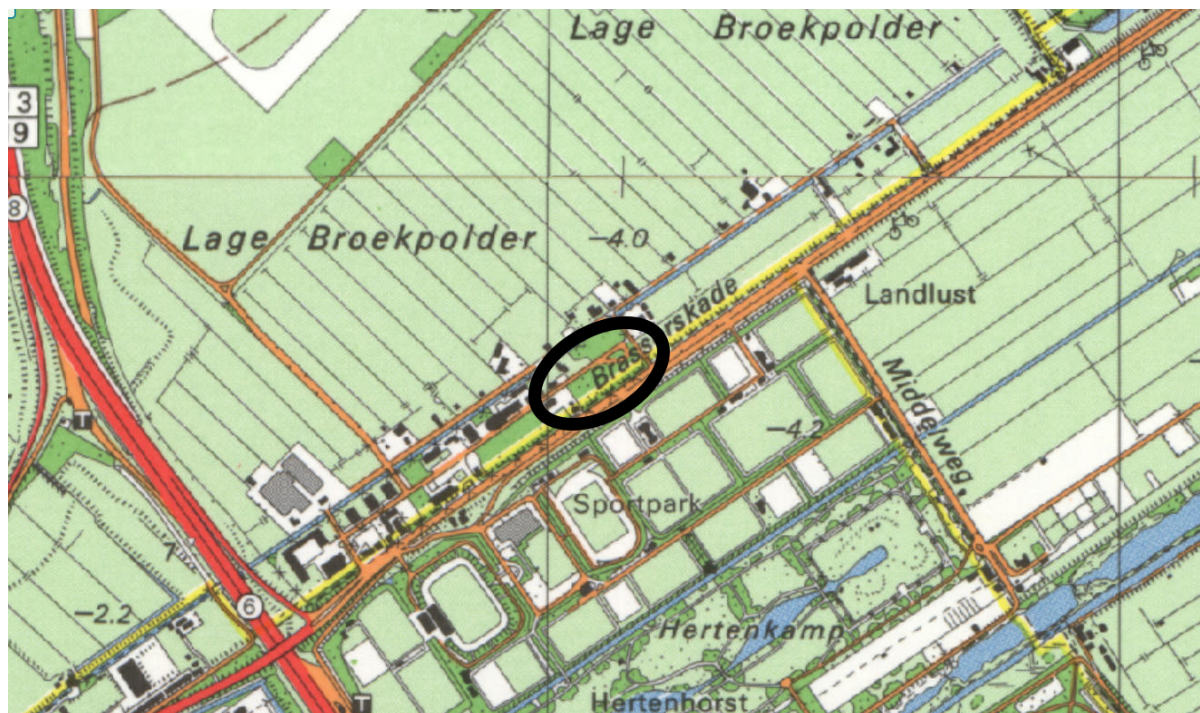
Om te beschrijven op welke wijze rekening wordt gehouden met de verschillende waarden in het gebied en de verhoudingen van het plangebied tot het aangrenzende gebied, worden achtereenvolgens de ontstaansgeschiedenis, het cultureel erfgoed en de ruimtelijke en functionele opbouw van het plangebied beschreven. 2.2 Ontstaansgeschiedenis

2.2 Ontstaansgeschiedenis

De Brasserskade is een oude dijk, welke van oudsher de grens vormt van de Vrijenbanse polder in het zuiden en de Broekpolder in het noorden. Omstreeks 1957 waren beide polders nog vrijwel onbebouwd waardoor de verkavelingsrichting van beide polders nog goed zichtbaar is op de kaart. Na sluiting van het vliegveld Ypenburg werd in 1992 nabij de voormalige zuidpoort van het vliegveld aan de Brasserskade een defensieterrein gebouwd. Het defensieterrein lag ingeklemd tussen de Henricuskade in het noorden en de Brasserskade in het zuiden. In 1995 werd met de bouw van de VINEX-wijk Ypenburg het open polderlandschap bebouwd. Ypenburg is een wijk van Den Haag, ontwikkeld op de locatie waar zich sinds 1936 het Vliegveld Ypenburg bevond. Nadat het vliegveld op 20 september 1992 werd gesloten, werd vanaf 1997 op deze locatie een nieuwe Vinex-wijk ontwikkeld voor circa 30.000 bewoners. Ondanks de grote transformatie van open polderlandschap naar woonwijk zijn de Henricuskade en de oude dijk Brasserskade nog goed zichtbaar. Met de ontwikkeling van de VINEX-wijk heeft het defensieterrein haar huidige omvang gekregen en werd het terrein ook voorzien van een directe aansluiting op de aansluitingsweg van de Ypenburgse ringweg op de A13.



Plangebied omstreeks 1957. De locatie van het plangebied is geprojecteerd op de kaart.



Plangebied omstreeks 1991. De locatie van het plangebied is geprojecteerd op de kaart.



Plangebied omstreeks 2017. De locatie van het plangebied is geprojecteerd op de kaart.

2.3 Cultureel erfgoed

2.3.1 Cultuurhistorische waarden

Het bestemmingsplan is een belangrijk instrument om cultuurhistorische waarden in een gebied te beschermen. In 2010 is in het Besluit ruimtelijke ordening opgenomen dat gemeenten bij het maken van bestemmingsplannen rekening moeten houden met cultuurhistorische waarden.

2.3.1.1 Beplanting

Binnen het plangebied staan geen monumentale bomen.

Om de ontwikkeling mogelijk te maken moeten bomen worden gekapt waardoor bestaande groene waarden aangetast worden.

Om het groene karakter van het plangebied te behouden is het bouwvlak zo gepositioneerd dat de 11 centraal op het terrein staande bomen welke in de bomeninventarisatie (zie bijlage) als behoudenswaardig zijn aangewezen buiten het bouwvlak staan.

Ten behoeve van een robuuste groenstructuur, welke zowel in de winter als in de zomer een groene uitstraling heeft, worden waar mogelijk bestaande bomen gehandhaafd en aangevuld met nieuwe aanplant zodat een dicht beplante groenstructuur ontstaat, bestaande uit diverse soorten. De soorten worden dusdanig gekozen dat deze een bijdrage leveren aan de biodiversiteit. Inzicht van buitenaf op het terrein kan voorkomen worden door het toepassen van groenblijvende beplanting.

2.3.1.2 Beschermd stadsgezicht en monumenten

Het plangebied Ypenburg maakt geen onderdeel uit van een beschermd stadsgezicht. In het plangebied zijn geen gemeentelijke monumenten of rijksmonumenten aanwezig.

2.3.2 Archeologie

Het plangebied is volgens de Nieuwe Geologische kaart van Den Haag en Rijswijk gelegen in een gebied met een opeenvolging van lagen die onder natte omstandigheden zijn gevormd: klei en veen. De klei werd enige duizenden jaren voor Chr. afgezet door de zee en tijdens overstromingen van getijde geulen en krekens in de directe omgeving. Het veen kon ontstaan en groeien omdat het gebied, ook als er geen sprake van overstromingen was, vele eeuwen moerassig bleef.

Tot in de middeleeuwen bleef het veen doorgroeien, maar werd daarna geëxploiteerd als bron voor brandstof. In een groot deel van het gebied, voornamelijk de oostelijke helft, tussen de Rijswijkse Landingslaan en de Brasserskade, is het veen gedolven. De uitgeveende gedeelten kwamen al snel onder water te staan. Tot het midden van de 19de eeuw was op die plaatsen sprake van een groot merengebied. In de loop van de tweede helft van de 19de eeuw werden deze gebieden echter drooggelegd om ruimte voor weilanden te creëren. Die situatie bleef tot ruim in de 20ste eeuw gehandhaafd. Bij de overdracht van het gebied aan de gemeente Den Haag is de bestemming gewijzigd en hebben de drooggelegde polders een woonfunctie gekregen. De geologische opbouw geeft al aan dat het door Hollandveen gekenmerkte plangebied in het verleden meestal te drassig geweest is voor intensieve bewoning. In droge perioden zou op het veen wel gewoond kunnen zijn, maar de sporen daarvan zijn bij de veenwinning verdwenen.

In de westelijke helft van het plangebied, tussen de A4 en de Rijswijkse Landingslaan lag een vliegveld. In de Tweede Wereldoorlog was dit een belangrijk militair vliegveld. De aanleg van o.a. startbanen, opstelplaatsen en bunkers heeft in een groot deel van het plangebied voor verstoringen gezorgd, evenals bombardementen door zowel Duitsers als de geallieerden. Door deze verstoringen is ook in dit deel van het plangebied de kans op het aantreffen van archeologische vindplaatsen klein.

Bovenstaande maakt duidelijk dat het plangebied een lage archeologische verwachting heeft. Dat betekent dat er geen beperkingen aan bodemingrepen in het plangebied gelden, met uitzondering van de meldingsplicht bij het aantreffen van archeologische resten.

2.4 Ruimtelijke structuur

2.4.1 Stedenbouwkundige context

Het plangebied ligt op het terrein van defensie aan de Brasserskade.

Het defensie terrein ligt ingeklemd tussen de Henricuskade in het noorden, de verbindingsweg tussen de Ypenburgse rondweg en de A13 in het westen en de Brasserskade in het zuiden. Ten oosten van het defensie terrein ligt een fietspad welke de Brasserskade met de Henricuskade verbindt.

Het defensie terrein is onderdeel van een grotere langgerekte zone tussen de Ypenburgse woonvelden Waterwijk in het noorden en de Bras in het zuiden. Deze zone vormt een overgangsgebied tussen verschillende woonmilieus. De zone is duidelijk begrensd door de Brasserskade in het zuiden, de Henricuskade in het noorden, de verbindingsweg tussen de Ypenburgse rondweg en de A13 in het westen en de Rijswijkse Waterweg in het oosten.

De zone is onderdeel van het stedenbouwkundig raamwerk van Ypenburg met de Brasserskade als belangrijke groene drager.

2.4.2 Stedenbouwkundige structuur

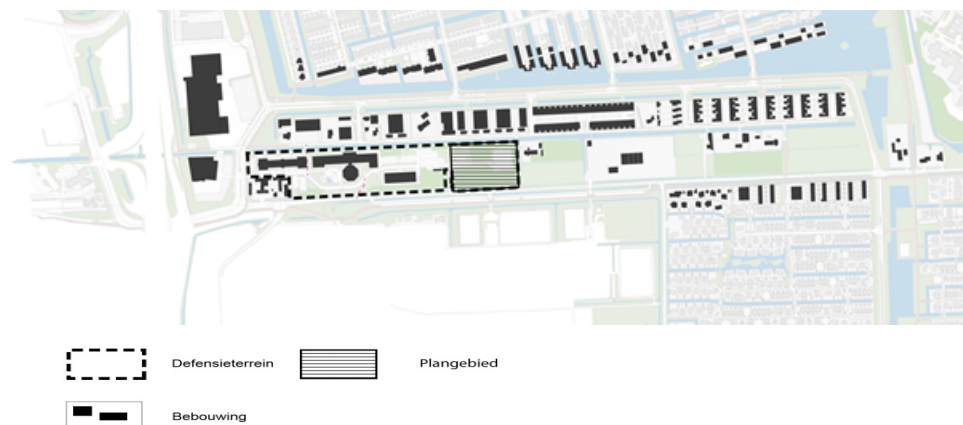
Voor de beschrijving van de stedenbouwkundige structuur is onderscheid gemaakt tussen drie schaalniveaus, te weten:

- Zone tussen Brasserskade en Henricuskade;
- het defensie terrein;
- het plangebied.

Zone tussen Brasserskade en Henricuskade

De langgerekte strook tussen Brasserskade en Henricuskade heeft een lage bebouwingsdichtheid. Verspreid langs de Henricuskade en de Brasserskade staan een aantal boerderijen en vrijstaande woningen die ouder zijn dan de omliggende nieuwbouwwijk Ypenburg. Deze kleinschalige bebouwing contrasteert met de grootschalige gebouwen op het defensie terrein.

Direct rondom het plangebied liggen een aantal woningen. De woning met huisnummer Brasserskade 233 ligt ingeklemd tussen het plangebied en het defensie terrein. Direct ten oosten van het plangebied ligt een langhuisboerderij met huisnummer Brasserskade 237. Ten noorden van het plangebied, aan de andere zijde van de Henricuskade, staan zes woningen.



bebouwingsstructuur in en rondom het plangebied

Het defensie terrein

Het defensie terrein heeft een heldere ruimtelijke opbouw. Op de noordgrens van het terrein aan de Henricuskade staat het legeringsgebouw (5 bouwlagen) en het stafgebouw (3 bouwlagen). De gebouwen vormen een vrijwel ononderbroken bebouwingswand aan de Henricuskade.

Het binnendeel van het terrein oogt dankzij de losse ordening van gebouwen en de aanwezigheid van gebouwen groen en minder stenig. Een interne ontsluitingsroute doorkruist het defensie terrein in de lengterichting en heeft een entree direct aan de verbindingsweg tussen de Ypenburgse rondweg en de A13. Deze route verbindt de gebouwen op het terrein met de verspreid op het terrein liggende parkeerplaatsen. Het zuidelijk deel van het terrein is bomenrijk, waarbij het keukengebouw tussen de bomen staat verscholen.

Het plangebied

Het plangebied ligt in het noordoostelijk deel van het defensie terrein. De interne ontsluitingsroute van het defensie terrein eindigt ter plaatse van het plangebied. Het plangebied is onbebouwd en is voor het merendeel begroeid met bomen. Tussen de bomen ligt een open plek waar een parkeerterrein en twee tennisbanen liggen. Door de dichte beplanting is deze open plek vanaf de omgeving niet of nauwelijks zichtbaar.



Legenda

Defensie terrein:

- 1. Plangebied
- 2. Legeringsgebouw
- 3. Stafgebouw
- 4. Keukengebouw
- 5. Interne ontsluitingsroute
- 6. Ingang
- 7. Calamiteiteningang
- 8. Tennisvelden

Buiten het defensie terrein:

- 8. Fietsroute tussen Brasserskade en Henricuskade
- 9. Boerderij
- 10. Woning Brasserskade 233
- 11. Henricuskade
- 12. Brasserskade

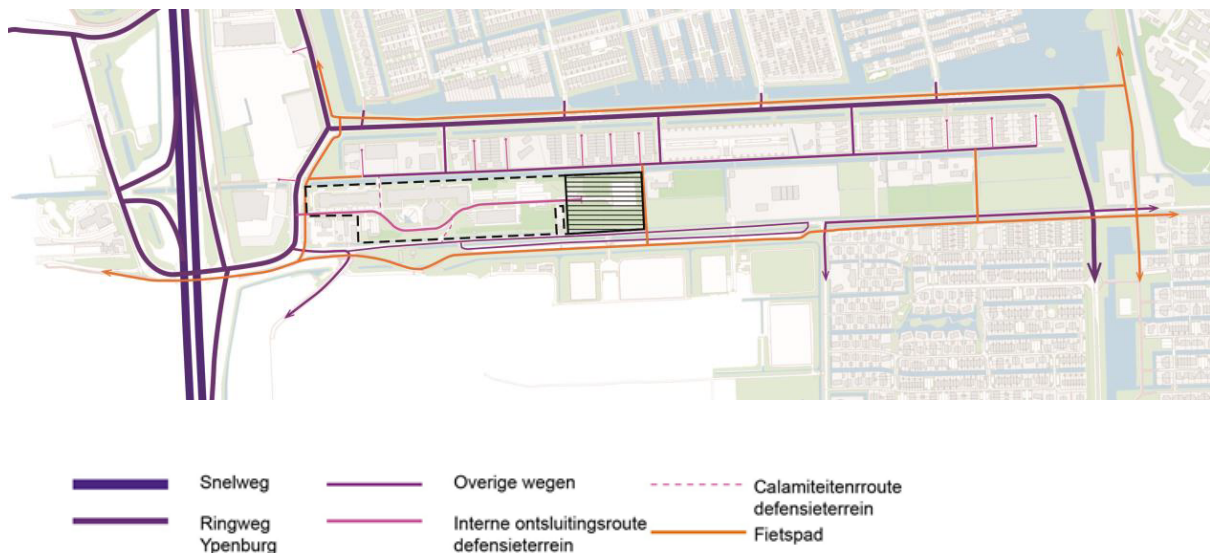
Afbeelding: Ruimtelijke opbouw defensie terrein met in de noordoostzijde van het defensie terrein het plangebied.

2.4.3 Verkeer en infrastructuur

Het defensie terrein ligt direct aan de aansluitingsweg van de Ypenburgse ringweg op de A13. Het terrein heeft een directe aansluiting op deze route, waardoor de autobereikbaarheid goed is. Vanaf de entree van het defensie terrein slingert een interne ontsluitingsroute over het defensie terrein welke de verspreid op het terrein liggende parkeerplaatsen onderling verbindt.

Ten zuiden van het defensie terrein ligt de Brasserskade, welke vooral fungeert als recreatieve fietsverbinding tussen Delft en Nootdorp en is tevens de ontsluitingsweg voor bestemmingsverkeer en ten behoeve van het in Delft gelegen sportcomplex. Ten noorden van het defensie terrein ligt de Henricuskade, welke fungeert als fietsroute en als ontsluitingsweg voor aanliggende woningen en bedrijven. Het defensie terrein heeft twee calamiteiteningangen. Een aan de Brasserskade en een aan de Henricuskade.

Tegen de oostgrens van het defensie terrein ligt een fietspad welke de Brasserskade en de Henricuskade onderling verbindt.



Afbeelding: verkeersstructuur

2.4.4 Groen

De langgerekte strook tussen Brasserskade en Henricuskade heeft een overwegend groen karakter, waarbij het oostelijk deel van de strook wordt gekenmerkt door veelal graslanden en weilanden met daarin verspreid staande bebouwing en een manege. In het zuidwestelijk deel van de strook, ter plaatse van het defensie terrein, raakt het groen meer versnipperd en neemt de bebouwingsdichtheid toe.

De Brasserskade vormt een duidelijke begrenzing, welke met een dubbele bomenrij en naastgelegen waterlopen onderdeel uitmaakt van het groene raamwerk van Ypenburg. De noordzijde van de strook wordt begrensd door de Henricuskade met naastgelegen waterloop.



Afbeelding: groen en water

Het plangebied is onbebouwd en is voor het merendeel begroeid met bomen. Tussen de bomen staan onder andere haagbeuken en paardenkastanjes. Het bosplantsoen aan de randen van het terrein bestaat voornamelijk uit berken, elzen en essen.

2.4.5 Water

In het plangebied ligt geen open water. Wel liggen er rondom het plangebied watergangen. In het noorden grenst het gebied aan een primaire watergang. In het oosten ligt een secundaire watergang aan de overzijde van het fietspad. Zuidelijk grenst het plangebied aan een secundaire watergang. De primaire watergangen hebben een beschermingszone van 4 meter. De secundaire polderwatergangen hebben een onderhoudsstrook van 2 meter.

Aan de zuidzijde ligt de Brasserskade. Deze is aangewezen als Waterstaatswerk, welke ten dele in het plangebied ligt. Rondom het Waterstaatswerk ligt een beschermingszone waarbinnen beperkingen

gelden voor bouwen om te voorkomen dat de stabiliteit, het profiel en/of de veiligheid wordt aangetast.

2.4.6 Bodem

In opdracht van het Rijksvastgoedbedrijf is door Amicon in november 2018 een bodemonderzoek uitgevoerd. In vervolg hierop is in december 2019 een nader onderzoek uitgevoerd.

Geconstateerd is dat de bodem ten zuiden van de op de locatie aanwezige tennisvelden plaatselijk sterk verontreinigd is met lood.

De hoeveelheid sterk met lood verontreinigde grond wordt op basis van de onderzoeksresultaten geschat op $\pm 200 \text{ m}^3$. Op basis van deze inschatting is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging.

De sanering is inmiddels uitgevoerd. Door het Rijks Vastgoed Bedrijf is als opdrachtgever daarbij gekozen voor een ontgravingsvariant. Als terugsaneerwaarde is uitgegaan van de maximale waarde voor industrie. De totale hoeveelheid ontgraven grond bedraagt $\pm 300 \text{ m}^3$ (circa 500 ton). De ontgraving is in den droge uitgevoerd.

2.4.7 Kabels en leidingen

In de omgeving van het plangebied liggen kabels en leidingen waaronder distributie gasleidingen en 25 kV elektriciteitsleidingen. In het plangebied ligt een distributie gasleiding welke de woning met huisnummer Brasserskade 233 aansluit.

2.5 Functionele structuur

In de huidige situatie bevinden zich 2 tennisvelden en een aantal parkeerplaatsen binnen het plangebied. De tennisvelden worden niet of niet intensief gebruikt.

Hoofdstuk 3 Beleidskaders

3.1 Inleiding

Het bestemmingsplan Brasserskade vindt zijn basis in ruimtelijk beleid zoals dat in nota's en plannen van het rijk, provincie, stadsgewest en gemeente is vastgelegd. Dit hoofdstuk geeft het beleidskader dat op dit bestemmingsplan van toepassing is weer.

De eerste paragraaf gaat in op alles omvattend ruimtelijk beleid op rijks-, provinciaal-, regionaal-, gemeentelijk niveau. Daarna wordt het specifieke beleid voor een aantal relevante thema's uiteen gezet.

De 'ruimtelijke vertaling' van het beleid in de Regels en op de Verbeelding wordt beschreven in hoofdstuk Keuze en verantwoording van bestemmingen

3.2 Ruimtelijk beleid

3.2.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte van het Ministerie van Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. De SVIR bevat het Rijksbeleid voor de ruimtelijke inrichting en infrastructuur en vervangt verschillende nota's, waaronder de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040 en de Nota Mobiliteit.

De SVIR schetst de doelen, belangen en opgaven van het Rijk tot 2028 en de ambities tot 2040. Uitgangspunt is de ruimtelijke ordening zoveel mogelijk over te laten aan gemeenten en provincies (decentraal, tenzij), minder nationale belangen te benoemen, en eenvoudigere regelgeving toe te passen. De nationale belangen die worden benoemd betreffen de internationale concurrentiepositie, het gebruik van de ondergrond, het behouden en versterken van vervoer- en transportsystemen, de milieukwaliteit, de waterveiligheid en zoetwatervoorziening en behoud en versterken van natuur en cultuurhistorische waarden.

Ladder voor duurzame verstedelijking

De 'ladder voor duurzame verstedelijking' is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geïntroduceerd en vastgelegd als procesvereiste in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Verantwoord dient te worden dat er behoefte is aan nieuwe ruimte voor woningen, werken, detailhandel en voorzieningen. Deze behoefte moet blijken uit een regionaal afgestemd programma en de afspraken gemaakt in Haaglandse gemeenten in een Regionaal Structuurplan 2020. Het Bro bepaalt dat voor bestemmingsplannen de treden van de ladder moet worden doorlopen. Per 1 juli 2017 is een wijziging van het Bro in werking getreden. De ladder voor duurzame verstedelijking (artikel 3.1.6 Bro) is gewijzigd. *Per 1 juli 2017 luidt artikel 3.1.6 Bro als volgt:*

- 1. De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.*
- 2. Indien in een bestemmingsplan als bedoeld in het tweede lid toepassing is gegeven aan artikel 3.6, eerste lid, onder a of b, van de wet kan bij dat bestemmingsplan worden bepaald dat de beschrijving van de behoefte aan een nieuwe stedelijke ontwikkeling en een motivering als bedoeld in het tweede lid eerst wordt opgenomen in de toelichting bij het wijzigings- of het uitwerkingsplan als bedoeld in dat artikel.*
- 3. Een onderzoek naar de behoefte als bedoeld in het tweede lid, heeft, in het geval dat een bestemmingsplan als bedoeld in het tweede lid, ziet op de vestiging van een dienst als bedoeld in artikel 1 van de Dienstenwet en dit onderzoek betrekking heeft op de economische behoefte, de marktvraag of de beoordeling van de mogelijke of actuele economische gevolgen van die vestiging, slechts tot doel na te gaan of de vestiging van een dienst in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.*

De structuurvisie raakt geen van de belangen die in het bestemmingsplan Brasserskade worden afgewogen.

Een politiekantoor is een specifieke functie, die niet te vergelijken is met andere kantoren. Belangrijke voorwaarde is dat een politiekantoor centraal in het verzorgingsgebied (de veiligheidsregio Den Haag) ligt. Op deze manier kan de inzet van de politie in de regio goed worden gefaciliteerd en kan een bijdrage worden geleverd aan de veiligheid. Bovendien heeft een politiekantoor behoefte aan een bepaalde mate van beveiliging. Daarnaast heeft een politiekantoor, vanwege de aard van de werkzaamheden, een grote parkeerbehoefte.

Dergelijke locaties zijn niet beschikbaar in het verzorgingsgebied van dit kantoor. Wel is er vanuit de maatschappij behoefte aan goed bereikbare politiekantoren, om de inzet van de politie in de regio goed te kunnen faciliteren. Deze locatie voldoet daaraan. Derhalve voldoet de ontwikkeling aan het gestelde in de ladder voor duurzame verstedelijking.

Op basis van het Provinciaal beleid, zoals opgenomen in de Structuurvisie Ruimte en mobiliteit, ligt het plangebied in het gebied 'Beter benutten bebouwde ruimte'. De ontwikkeling past bij het beleid dat de Provincie in dit gebied voert, aangezien sprake is van het toevoegen van een functie aan een bestaand terrein.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

De Wet ruimtelijke ordening geeft aan de regering de mogelijkheid om bij algemene maatregel van bestuur (AmvB) regels te geven waarmee gemeenten bij de vaststelling van bestemmingsplannen rekening moeten houden. Het gaat daarbij niet alleen om procedureregels maar ook om de inhoud van bestemmingsplannen.

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden (Stb. 2011, 391). Bij het vaststellen van bestemmingsplannen, wijzigings- of uitwerkingsplannen maar ook bij projectuitvoeringsbesluiten (Crisis- en herstelwet) moeten gemeenten rekening houden met het Barro.

Een aantal projecten dat de regering van Rijksbelang vindt, wordt met het Barro dwingend geborgd in bestemmingsplannen of in andere ruimtelijke plannen van lagere overheden. De projecten worden benoemd en middels digitale kaarten ingekaderd. Per project worden regels gegeven waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen.

Volgens het Barro zijn er in het bestemmingsplan Brasserskade geen projecten van Rijksbelang aanwezig waarmee bij de vaststelling van dit plan rekening moet worden gehouden.

3.2.2 Provinciaal beleid

Structuurvisie Ruimte en Mobiliteit Zuid-Holland en Programma Ruimte

De hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid zijn weergegeven in de Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM), die op 9 juli 2014 door provinciale staten van Zuid-Holland is vastgesteld en geldt als structuurvisie. De vier rode draden geven richting aan de gewenste ontwikkeling en het handelen van de provincie:

- beter benutten en opwaarderen van wat er is;
- vergroten van de agglomeratiekracht;
- verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit;
- bevorderen van de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving. Parallel aan de VRM zijn het Programma Ruimte en de Verordening Ruimte opgesteld. Het Programma Ruimte is een uitwerking van de VRM en beschrijft welke instrumenten worden ingezet om de operationele doelen te bereiken. Het Programma heeft, net als de Visie, de status van structuurvisie.

Verordening Ruimte Zuid-Holland

De Verordening Ruimte bevat regels die bindend zijn voor bestemmingsplannen en daarmee gelijkgestelde ruimtelijke plannen. De verordening bevat onder andere regels omtrent de toepassing van de ladder voor duurzame verstedelijking, de aanwijzing van kantorenlocaties, het opnemen van bedrijfsbestemmingen en de bescherming van natuurgebieden.

De visie, het programma en de verordening worden periodiek geactualiseerd.

Toetsing

Het bestemmingsplan Brasserskade is in overeenstemming met het provinciale beleid zoals verwoord in de Provinciale Structuurvisie en Verordening.

Het plangebied ligt in het gebied 'Beter benutten bebouwde ruimte'. Dat betekent dat de Provincie het gebied ziet als onderdeel van de bestaande stad. Het toevoegen van bebouwing past binnen het gevoerde beleid.

Het Provinciaal beleid ten aanzien van kantoren is verder uitgewerkt in de Verordening ruimte. De provincie hanteert een selectief kantorenbeleid. In principe worden nieuwe kantoren alleen binnen concentratielocaties toegestaan. Er zijn echter uitzonderingen mogelijk. Het gaat daarbij allereerst om kantoren die zijn gericht op de lokale omgeving, bijvoorbeeld gemeentehuizen. Het politiekantoor valt daar ook onder, het is een specifieke kantoorvorm met een maatschappelijke en dienstverlenende functie die centraal en op een goed bereikbare plaats in een verzorgingsgebied moet liggen. Zie ook de Ladder voor duurzame verstedelijking.

De ontwikkeling past derhalve binnen het Provinciaal beleid.

3.2.3 Regionaal beleid

De metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) neemt taken over van het in 2015 opgeheven Stadsgewest Haaglanden. De MRDH is een samenwerkingsverband van 23 gemeenten die hun krachten bundelen om het gebied beter bereikbaar te maken en het economisch vestigingsklimaat te versterken. De MRDH werkt vanuit twee agenda's. De Strategische Bereikbaarheidsagenda Vervoersautoriteit en de Agenda Economisch Vestigingsklimaat.

De metropoolregio zet zich in voor:

1. Verbetering van de (internationale) bereikbaarheid van de metropoolregio;
2. Economische vernieuwing
3. Transitie naar toonaangevende duurzaamheid
4. Attractiviteit van de regio

Het Stadsgewest Haaglanden heeft per 1-1-2015 zijn werkzaamheden beëindigd. De beleidsterreinen Verkeer en Vervoer en Economisch Vestigingsklimaat worden in MRDH verband gecontinueerd.

Het Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020 (RSP) (vastgesteld in 2008 door het algemeen bestuur van het Stadsgewest Haaglanden) blijft voor de overige beleidsterreinen voorts nog van kracht; het is een integraal plan voor:

- de ruimtelijke ontwikkeling van Haaglanden;
- het kader voor het regionale beleid op het gebied van milieu, groen, mobiliteit, wonen en economie;
- lokale plannen, zoals bestemmingsplannen.

Het RSP kijkt naar 2020 (en soms 2030) en omvat de grote lijnen voor de ambities en ontwikkelingen op verschillende terreinen. Voor Den Haag /dit bestemmingsplan hebben vooral de volgende regionale prioriteiten hun doorwerking gekregen:

- het faciliteren van internationale bedrijven en instellingen in de Internationale Zone en in het bijzonder het World Forum in Den Haag;
- intensief ruimtegebruik van stedelijke wijken.

Voor de verschillende beleidssectoren worden de gemeentelijke programma's gemonitord en periodiek binnen het samenwerkingsverband op elkaar afgestemd. Dit geldt men name voor kantoren, bedrijventerreinen, leisurevoorzieningen en detailhandel.

Het bestemmingsplan Brasserskade is in overeenstemming met het regionaal beleid zoals verwoord in het Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020.

3.2.4 Gemeentelijk beleid

3.2.4.1 Agenda Ruimte voor de stad

De Agenda Ruimte voor de stad (RIS295016, door de raad vastgesteld op 15 december 2016) is het richtinggevend document voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad en als zodanig de ruimtelijke onderlegger voor de nog op te stellen Omgevingsvisie die, wanneer de nieuwe Omgevingswet van kracht wordt, ook voor gemeenten verplicht gesteld is.

Voor de Agenda Ruimte voor de Stad zijn vier transitieopgaven van belang: de ontwikkeling naar een nieuwe economie, de vraag om een inclusieve en veerkrachtige samenleving, de roep om slimme stadsontwikkeling en de opgave voor de overheid om in dit proces organiserend vermogen te tonen en ruimte te bieden voor maatschappelijk initiatief. Dat vraagt om ruimte voor innovatieve milieus, met ontmoetings- en experimenteeruimte, en aantrekkelijke vestigingsmilieus voor starters, studenten, creatievelingen, kenniswerkers en (stedelijke) gezinnen en ondernemende mensen

Stedelijke ontwikkeling is geen zaak van de gemeente alleen; allerlei partijen spelen daarin een rol. Bij de uitwerking van de Agenda zal inhoud worden gegeven aan het "samen stad maken" langs vier "sporen": ruimte bieden aan initiatieven, co-creatie van ruimtelijke plannen, stadsdebat over de toekomst van de stad en de samenwerking met stakeholders. Er is daarmee ook geen "blauwdrukplanning" aan de orde. Met behulp van negen principes voor stedelijke ontwikkeling wordt in de Agenda Ruimte voor de Stad aangegeven hoe de ontwikkelingen gestuurd wordt:

- Kwaliteit van het proces door samen stad maken waar mogelijk ruimte aan initiatiefnemers, daarbij hoort ook experimenteeruimte die belangrijk is voor innovatie en dynamiek in de stad en ruimtelijke keuzen om antwoorden te bieden op de stedelijke en regionale opgaven.
- Ruimtelijke kwaliteit, zoals groen, cultuurhistorisch erfgoed en de buitenruimte omdat die in belangrijke mate bijdraagt aan een aantrekkelijke leefomgeving en het economisch vestigingsklimaat.
- Kwaliteit door integrale samenhang met sociaal-maatschappelijke opgaven, zoals de opgave om sociaaleconomische differentiatie, functiemenging en ruimte voor wijk economie te bevorderen in wijken waar dat nodig is gelet op bijvoorbeeld werkloosheid.

Het belang van veel lopende projecten wordt met deze agenda benadrukt. Goede uitvoering met ook oog voor de tijdelijke situatie vraagt een enorme inzet. Daarnaast zullen op basis van deze agenda nieuwe locaties in ontwikkeling worden gebracht. Het betreft zowel het in ontwikkeling brengen van de zachte planvoorraad als nieuwe locaties op basis van deze agenda. Het tot ontwikkeling brengen van deze locaties zal meer dan voorheen in co-productie gebeuren met de stad.

Daarnaast zijn er een aantal grotere strategische ontwikkelingen geagendeerd in deze agenda. Voor een aantal ontwikkelingen zal gestart worden met verkenningen om zicht te krijgen op mogelijke programma's, en alliantievorming. Dergelijke verkenningen zullen onder andere voor delen van het Central Innovation District, de Binckhorst en Scheveningen, mede in het licht van de gewenste schaa sprong die in het openbaar vervoer gemaakt moeten worden.

3.2.4.2 Ruimtelijk Economisch Investeringsstrategie (REIS)

De Ruimtelijke Economische Investeringsstrategie (RIS295004) geeft jaarlijks inzicht in de investeringsbehoefte voor de komende jaren. Het betreft investeringen, die fysiek ruimtelijk-economisch van aard en locatiegebonden zijn. Met de Ruimtelijke Economische Investeringsstrategie (REIS) wordt bij de begrotingsbehandeling ook duidelijk voor welke ruimtelijk-economische projecten het college middelen reserveert. Na vaststelling volgt de uitwerking in beslis- en/of projectdocumenten.

De Ruimtelijke-Economische Investeringsstrategie komt tot stand in de context van lopende discussies, verkenningen en agenda's/visies, zoals Stad in Transitie, Agenda Ruimte voor de Stad, de nieuwe Woonvisie, de versterking van de Haagse economie, de Agenda Groen, de Binnenstadsagenda en het Regionaal Investeringsprogramma van de MRDH. Er wordt tevens gewerkt aan of voortgebouwd op drie elkaar versterkende uitvoeringsagenda's: de Agenda Ruimte voor de Stad, de Economische Agenda's en de Sociale Agenda. Deze agenda's worden onder meer uitgewerkt in vijf proposities:

1. Central Innovation District,

2. Kustontwikkeling,
3. OV-bereikbaarheid,
4. Next Generation woonwijken en
5. Vitaal gezond langer thuis wonen.

De investeringsbehoefte, die uit de verschillende agenda's en visies voortkomt, is omvangrijk, maar ook nog niet volledig uitgekristalliseerd. De REIS is dan ook een dynamisch instrument waar in de loop van de tijd (in een jaarlijkse cyclus) investeringsopgaven c.q. investeringsprojecten bijkomen en afgaan. Met de REIS wordt een verbinding tussen de ruimtelijk-economische ambities uit de verschillende agenda's en beleidsvisies en de investeringsbehoefte, die daarmee samenhangt en de toekenning van middelen aan projecten.

Voor het betreffende plangebied zijn geen nieuwe ontwikkelingen voorzien die voortkomen uit de Ruimtelijke Economische Investeringsstrategie.

3.2.4.3 Masterplan Ypenburg

In het masterplan Ypenburg is een groen raamwerk aangewezen dat opgebouwd is uit lanen en linten die de woonwijk verbinden met de omgeving. De Brasserskade maakt onderdeel uit van dit groene raamwerk en verbindt Delft met het centrum van Nootdorp.

De Brasserskade ligt ingeklemd tussen de woonvelden de Bras in het zuiden en Waterveld in het noorden, en vormt daarmee in ruimtelijk opzicht een onderscheidende zone.

3.2.4.4 Stedenbouwkundig plan

Het initiatief betreft een kantoorgebouw voor de politie. De daarbij benodigde parkeergelegenheid zal geheel op eigen terrein worden aangelegd. Er zijn twee parkeerterreinen voorzien. Een gebouwde parkeervoorziening welke is bedoeld voor dienstauto's, en een open terrein voor reguliere motorvoertuigen. Daarnaast zijn er ondersteunende functies zoals een fietsenstalling en een inpandige schietbaan opgenomen.

3.3 Cultureel erfgoed

De Monumentenwet 1988 is per 1 juli 2016 vervallen. Een deel van de wet is op deze datum overgegaan naar de Erfgoedwet. Het deel dat betrekking heeft op de besluitvorming in de fysieke leefomgeving gaat over naar de Omgevingswet, wanneer deze in 2019 in werking treedt.

Vooruitlopend op de datum van ingang van de Omgevingswet zijn deze artikelen te vinden in het overgangsrecht in de Erfgoedwet, waar ze ongewijzigd van toepassing blijven zolang de Omgevingswet nog niet van kracht is.

Het betreft:

- bescherming van stads- en dorpsgezichten
- vergunningen tot wijziging, sloop of verwijdering van rijksmonumenten
- verordeningen, bestemmingsplannen, vergunningen en ontheffingen op het gebied van archeologie

3.3.1 Cultuurhistorische waarde

3.3.1.1 Rijksbeschermd stadsgezicht

Een beschermd stadsgezicht is omschreven als 'groepen van onroerende zaken die van algemeen belang zijn wegens hun schoonheid, hun onderlinge ruimtelijke en structurele samenhang dan wel hun wetenschappelijke waarde of cultuurhistorische waarde (..)' en dat vanwege dit algemene belang en als zodanig is aangewezen.

Het plangebied Brasserskade maakt geen deel uit van het rijksbeschermd stadsgezicht.

3.3.1.2 Provinciaal beleid

Cultuurhistorie is van groot belang voor de leefomgeving in Zuid-Holland. Tientallen eeuwen ontginnen en bouwen, wonen en werken hebben deze provincie gemaakt tot een cultuurlandschap bij uitstek. Niet alleen oude molens, boerderijlinten of stadsgezichten maar ook dijken, verkavelingspatronen en archeologische vindplaatsen getuigen daarvan. Deze cultuurhistorische waarden bepalen in sterke mate de identiteit en kwaliteit van een gebied of plek, en op die manier dus ook de leefbaarheid en het welbevinden van bewoners en bezoekers.

Het beleid voor cultureel erfgoed van provinciaal belang is vastgelegd in de provinciale Visie Ruimte en Mobiliteit (paragraaf 3.5 Instandhouding en versterking van het cultureel erfgoed) en uitgewerkt in de Verordening Ruimte. Daarnaast is het cultureel erfgoed ook opgenomen in de provinciale kwaliteitskaart van de Visie Ruimte en Mobiliteit (thema Identiteitsdragers en Landschap). Het cultureel erfgoed van Zuid-Holland is een belangrijke drager van ruimtelijke kwaliteit. Zeker in combinatie met groen en water verhoogt het erfgoed de variëteit en daarmee de aantrekkelijkheid van stad en landschap. Deze toegevoegde waarde van erfgoed bevordert de provincie op diverse manieren:

- behoud en versterking van cultuurhistorisch waardevolle structuren en ensembles die van bijzonder provinciaal belang zijn, via bescherming én passende ruimtelijke ontwikkeling,
- cultureel erfgoed vormt een integraal onderdeel van het provinciaal ruimtelijk kwaliteitsbeleid via de kwaliteitskaart en de gebiedsprofielen ruimtelijke kwaliteit.

De cultuurhistorische, aardkundige en archeologische waarden zijn gebundeld in de cultuurhistorische hoofdstructuur (CHS), die de basis vormt voor het provinciaal erfgoedbeleid. Het beschermende ruimtelijk beleid richt zich met name op een selectie van de CHS:

- cultuurhistorische kroonjuwelen,
- molen- en landgoedbiotopen,
- werelderfgoed (bestaand en potentieel);
- archeologie (zie paragraaf 4.3.5).

Het plangebied is in de CHS niet aangemerkt als landschap met een zeer hoge waarde en behoort niet tot een van de zestien topgebieden.

3.3.1.3 Gemeentelijk beleid

De Structuurvisie Den Haag 2020 benoemt vier grote troeven van Den Haag, een daarvan is de monumentale residentie. Den Haag is een stad met een belangrijk cultuurhistorisch erfgoed. Er zijn talrijke monumenten en 30% van de stad is beschermd stadsgezicht. De structuurvisie beschrijft de beschermde stadsgezichten als zéér waardevol en geeft aan dat deze door goed beheer hun kwaliteit zullen moeten behouden. Dat wil zeggen dat in ruimtelijke veranderingsprocessen in de stad bestaande cultuurhistorische waarden een volwaardige rol spelen. Het wil ook zeggen, dat de betreffende gebieden blijvend een betekenis hebben voor de identiteit en het karakter van de stad.

Het plangebied van het bestemmingsplan Brasserskade is geen rijk- of gemeentelijk beschermd stadsgezicht.

3.3.1.4 Monumentale gebouwen

Het plangebied kent geen monumentale gebouwen.

3.3.2 Archeologie

Gemeenten hebben de taak om bij de vaststelling van bestemmingsplannen rekening te houden met aanwezige en te verwachten archeologische waarden (Erfgoedwet 2016). Voor het gehele grondgebied van Den Haag heeft de gemeente een Archeologische Waarden- en Verwachtingenkaart (AWVK) opgesteld. In de Beleidsnota Archeologie geeft de gemeente aan hoe de gemeente zorg wil dragen voor de archeologische sporen en resten in de Haagse ondergrond.

3.3.2.1 De archeologie van het plangebied

Het plangebied is volgens de Nieuwe Geologische kaart van Den Haag en Rijswijk gelegen in een gebied met een opeenvolging van lagen die onder natte omstandigheden zijn gevormd: klei en veen. De klei werd enige duizenden jaren voor onze jaartelling afgezet door de zee en tijdens overstromingen van getijdegeulen en kreken in de directe omgeving. Het veen kon ontstaan en groeien omdat het gebied, ook als er geen sprake van overstromingen was, vele eeuwen moerassig bleef. Het plangebied is daardoor lange tijd te drassig geweest voor intensieve bewoning. Pas in de 19de eeuw werden de veengebieden drooggelegd en in gebruik genomen als weidegrond of voor tuinderijen. Ten noorden en evenwijdig aan de Brasserskade liep in die tijd een afvoerkanaal (nu een sloot) met een aansluiting op de Vliet.

Bovenstaande maakt duidelijk dat het plangebied een lage archeologische verwachting heeft. Er is daarom op de plankaart geen sprake van een dubbelbestemming archeologie. Dat betekent dat er vanuit de archeologische monumentenzorg geen voorwaarden worden verbonden aan vergunningaanvragen voor activiteiten waarbij bodemverstoringen optreden.

Wel blijft de wettelijke meldingsplicht voor bodemvondsten van kracht.

3.4 Groen

3.4.1 Agenda Groen voor de Stad

In de Agenda Groen voor de stad (vastgesteld 15 december 2016, RIS294705) wordt geconstateerd dat door de toenemende bevolking en het bijbehorende ruimtebeslag de leefkwaliteit in het algemeen en het groen in het bijzonder soms onder druk komt te staan. Daarnaast zijn er onzekerheden en ontwikkelingen die de stad in de toekomst sterk zullen kleuren zoals de klimaatopgave, veranderingen in mobiliteit en de toenemende impact van informatietechnologie.

Omdat Den Haag een aantrekkelijke stad wil blijven voor bewoners, bezoekers en bedrijven, moeten er strategische keuzes worden gemaakt op het gebied van verdichting, vergroening en verduurzaming. De ambitie is een verdere kwalitatieve ontwikkeling van het Haagse groen, waarbij ruimte bestaat voor verandering en initiatief en bij ontwikkelingen groen toekomstbestendig wordt vormgegeven. Kortom: Groen kapitaal als basis voor een goede leefkwaliteit.

In de reflectie op het vigerende beleid is geconstateerd dat vooral de nadruk is gelegd op het vastleggen van de zogenaamde Stedelijke Groene Hoofdstructuur (SGH), het groen in de stad dat op basis van de aanwezige waarden en de betekenis daarvan extra bescherming verdient. Om de kwaliteit van het Haagse groen verder te verankeren, is de SGH herijkt. Hiervoor zijn de beschrijvingen van de Haagse groengebieden getoetst, aangepast en aangevuld en verbanden gelegd met nieuwe thema's zoals duurzaamheid, gezondheid en recreatie. Het uitgangspunt was het goede te behouden en van waarde te laten zijn voor de toekomst.

Bij anticipatie is gekeken naar de wenselijke ontwikkeling van het Haagse groen in een realistische context. Het doel is het Haagse groen kwalitatief te ontwikkelen. Daarom zijn in de nota per thema de kernkwaliteiten die moeten behouden, de uitdagingen die de komende jaren zijn voorzien, de ambities en het ontwikkelpad geschetst.

De stedelijke leefkwaliteit - en daarmee de waarde van het groen - is niet voor onze hele stad gelijk. Het is afhankelijk van gebiedskenmerken als bebouwingsgraad, aanwezigheid van infrastructuur en het gebruik van de ruimte (wonen, werken, recreatie, natuur). Voor het Haagse Groen kunnen de drie zones worden onderscheiden: de dichte stad, de halfopen stad en om de stad. Het Haagse Groen moet gezien worden als een vorm van kapitaal met de ecologische, de maatschappelijke en de economische waarde.

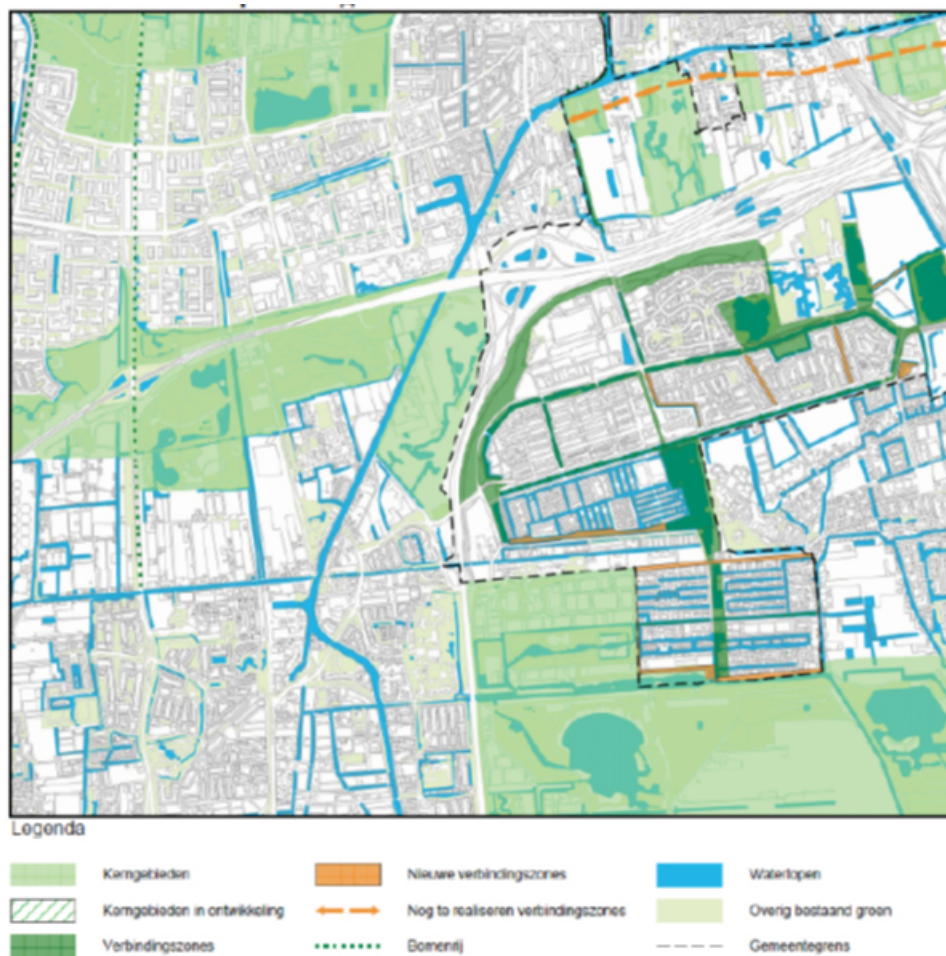
Mede op basis van de stadsgesprekken en het online platform zijn deze waarden uitgewerkt in zes thema's: klimaat, biodiversiteit, gezondheid, ontspanning imago en ontwikkeling.

De nota is nader uitgewerkt in een actualisatie van de Stedelijke Groene Hoofdstructuur, waarin ook de nieuwe groene gebieden zoals het Molenvietpark zijn opgenomen. Ook het Haagse Bos en Sorghvliet maken nu deel uit van deze structuur.

Het plangebied maakt geen deel uit de Stedelijke Groene Hoofdstructuur. Wel moet beplanting deels worden verwijderd waardoor bestaande groene waarden aangetast worden. Om het groene karakter van het gebied te behouden en het verlies aan groene waarden te compenseren is het bouwvlak zo gepositioneerd dat de randen van het terrein groen blijven en worden maatregelen getroffen om het groen op en rondom het gebouw terug te brengen ondermeer door de aanplant van bomen. Ook zal een viertal bomen moeten worden verplaatst.

De Groene Hoofdstructuur van Den Haag bepaalt voor een belangrijk deel het karakter van de stad. Dit groen heeft vele functies, één daarvan is de functie als stedelijke ecologische hoofdstructuur, dat wil zeggen de drager van de stedelijke natuur en verbidingsstructuur voor de omliggende natuur.

In de Nota Ecologische Verbindingszones 2008-2018 (Rv 5 - 2009; RIS 159450) is de Stedelijke Ecologische Hoofdstructuur (SEHS) van Den Haag aangegeven. Deze structuur sluit aan op de provinciale en nationale ecologische hoofdstructuur. De SHES bestaat uit kerngebieden (de grote groengebieden) met daartussen de ecologische verbindingszones.



Stedelijke Ecologische Hoofdstructuur Den Haag

De verbindingszones bestaan uit zo veel mogelijk aaneensluitend wijk- en buurtgroen. Er zijn twaalf ecologische verbindingszones in de stad onderscheiden. Per verbindingszone zijn ambitieniveau, streefbeeld, doeltypen, doelsoorten, biotoopwensen en inrichtingseisen aangegeven.

Het plangebied maakt geen deel uit van de Stedelijke Ecologische Hoofdstructuur.

3.4.3 Bomen

In de nota Haagse bomen “Kiezen voor kwaliteit en diversiteit” (RIS 158380) is het beleid met betrekking tot bomen in Den Haag verwoord. Het beleid rust op drie pijlers: duurzame groeiomstandigheden, meer verschillende boomsoorten en een evenredige verdeling van straatbomen over de stad.

Op 22 september 2011 is het gewijzigde initiatiefvoorstel behoudens waardige Bomen aangenomen (RIS 166340). De uitwerking van het voorstel heet: “Planbeoordeling Haagse Bomen”. Doel is om gemeentelijke bomen beter te beschermen bij gebiedsontwikkeling door tijdig de waarden van de bestaande bomen op het betreffende object in te schatten en te betrekken bij de bestuurlijke besluitvorming van (beginsel- en) bouwplannen. Op 1 oktober 2013 is de lijst met behoudens waardige Bomen uitgebreid door het Vaststellen totaalijst vijfde tranche Monumentale Bomen in Den Haag (RIS 265314).

In de Algemene Plaatselijke Verordening is de bescherming van bomen vastgelegd. Volgens de Algemene plaatselijke verordening (APV) van Den Haag, artikel 2.80 e.v., is voor het kappen van bomen een omgevingsvergunning nodig (RIS 174540). Door deze bescherming kunnen belangen zorgvuldig worden afgewogen voordat een omgevingsvergunning wordt afgegeven dan wel geweigerd. Daarnaast is een mogelijkheid opgenomen om monumentale bomen aan te wijzen. Monumentale bomen hebben een hogere beschermingsstatus. Voor een volledig overzicht van de monumentale bomen in Den Haag is op

de website van de gemeente Den Haag de meest actuele lijst en kaart terug te vinden. In het plangebied zijn geen monumentale bomen aanwezig, wel veel andere bomen.

3.5 Water

Diverse beleidsstukken zijn van belang voor het thema water. De belangrijkste worden hieronder behandeld

3.5.1 Europees en Rijksbeleid

De Europese Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG) is december 2000 in werking getreden. De richtlijn heeft tot doel de chemische en ecologische kwaliteit van al het oppervlakte- en grondwater in Europa te verbeteren. De richtlijn stelt daartoe eisen aan het waterbeheer in alle lidstaten. Streefdatum voor het bereiken van de gewenste waterkwaliteit is 2015, met eventueel uitstel tot 2027. De doelstellingen worden uitgewerkt in (deel)stroomgebiedsbeheerplannen. In deze plannen staan de ambities en maatregelen beschreven. De Europese Kaderrichtlijn heeft, waar het de gemeente betreft, consequenties voor riolering, afkoppelen, toepassing van bouwmaterialen en het ruimtelijke beleid (inrichting van watergangen en oevers).

Het nationaal waterbeleid is vastgelegd in het Nationaal Waterplan 2016-2021 (NWP2). Dit plan vervangt het Nationaal Waterplan 2009-2015 inclusief alle tussentijdse wijzigingen.

Het NWP2 geeft het integrale kader voor het waterbeleid van het Rijk voor de komende zes jaar en geeft uitvoering aan de Europese richtlijnen voor waterkwaliteit, de mariene strategie en de overstromingsrisico's. De Stroomgebiedbeheerplannen, het Programma van maatregelen mariene strategie, de Beleidsnota Noordzee en de Overstromingsrisicobeheerplannen maken onderdeel uit van het NWP2.

Tegelijk met het NWP2 is het Beheer- en ontwikkelplan voor de rijkswateren 2016-2021(Bprw) vastgesteld met daarin de operationele uitwerking van het NWP2 voor de rijkswateren: de rollen en taken van Rijkswaterstaat en de hoofdlijnen van het beheer en onderhoud.

- Het NWP2 geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid in de planperiode 2016-2021, met een vooruitblik richting 2050. Met dit NWP2 wordt een volgende ambitieuze stap in het robuust en toekomstgericht inrichten van het landelijke watersysteem, gericht op een goede bescherming tegen overstromingen, het voorkomen van wateroverlast en droogte en het bereiken van een goede waterkwaliteit, een duurzaam beheer en goede milieutoestand van de Noordzee en een gezond ecosysteem als basis voor welzijn en welvaart. Hierbij wordt gestreefd naar een integrale benadering, door economie (inclusief verdienvermogen), natuur, scheepvaart, landbouw, energie, wonen, recreatie en cultureel erfgoed zo veel mogelijk in samenhang met de wateropgaven te ontwikkelen. Het beleid en de maatregelen in dit Nationaal Waterplan dragen bij aan het vergroten van het waterbewustzijn in Nederland.

3.5.2 Provincie

Het beleid van de provincie Zuid-Holland met betrekking tot water is vastgelegd in het provinciaal Regionaal waterplan Zuid-Holland 2016-2021. Het gaat om waterveiligheid, waterkwantiteit, waterkwaliteit en een robuust en veerkrachtig watersysteem.

Het waterbeleid is opgenomen in de volgende vastgestelde beleidsdocumenten:

- waterbeleid met een ruimtelijke component staat in de Visie Ruimte en Mobiliteit
- beleid voor waterkwaliteit staat in de Voortgangsnota Europese Kaderrichtlijn Water 2016- 2021. Voor een klein aantal onderdelen blijft het Waterplan Zuid- Holland 2010- 2015 ongewijzigd van kracht.

In dit provinciale waterplan zijn de opgaven van de Europese Kaderrichtlijn Water, het Nationaal Bestuursakkoord Water en het Nationale Waterplan vertaald naar strategische doelstellingen voor Zuid-Holland. Het Waterplan heeft vier hoofdopgaven:

- Waarborgen waterveiligheid;
- Zorgen voor mooi en schoon water;

- Ontwikkelen duurzame zoetwatervoorziening;
- Realiseren robuust en veerkrachtig watersysteem.

3.5.3 Hoogheemraadschap van Delfland

Het Waterbeheerplan 2016-2021 (ook wel WBP 5) is het strategisch werkplan van het Hoogheemraadschap van Delfland. Passend bij het verstedelijkte karakter van het beheergebied zet het hoogheemraadschap volop in op stedelijk waterbeheer en samen met de gemeenten op klimaatadaptatie. Het hoogheemraadschap draagt zorg voor het kwantiteits- en kwaliteitsbeheer van het oppervlaktewater, het beheer van de waterkeringen en het kwantiteitsbeheer van het grondwater.

Naast samenwerking in beheer en uitvoering van projecten, werkt het Hoogheemraadschap van Delfland ook op strategisch en bestuurlijk niveau samen met andere overheden. De bestuurlijke en ambtelijke Watertafel tussen het hoogheemraadschap en gemeenten zijn daar een voorbeeld van.

In de steden is de nadruk steeds meer op het beheer van de openbare ruimte komen te liggen. Delfland ziet daarin kansen voor de uitoefening van zijn taken. Vooral bij reconstructies, wegonderhoud en rioolvervangingen worden hele buurten aangepakt waar de gemeente vroeger de situatie per straat bekeek. Er zijn voorbeelden van rioolvervangingsprojecten, waarbij gemeenten klimaatadaptatiemaatregelen en vergroeningsambities hebben meegenomen. Gemeenten en Delfland werken samen aan een werkwijze om bij beheer- en onderhoudsprojecten systeemverbeteringen mee te nemen.

Voor de lange termijn moet de waterveiligheid en het optimaal functioneren van het watersysteem geborgd blijven. De doelen in dit kader zijn:

- Bestaande waterkeringen op orde houden
- Het systeem in stand houden en optimaal laten functioneren, zowel vanuit het oogpunt van kwaliteit als kwantiteit
- Zorgen voor water van de juiste kwaliteit op de juiste plek
- De ecologische waarde van het watersysteem te behouden en te versterken.

Watertoets

Eén van de instrumenten om het nieuwe waterbeleid voor de 21e eeuw vorm te geven is de watertoets. Het doel van de watertoets is waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Delfland heeft de Handreiking Watertoets voor gemeenten opgesteld. In de Handreiking Watertoets (www.hhdelfland.nl/watertoets) worden de randvoorwaarden en uitgangspunten voor een plan per thema toegelicht en op welke wijze deze in het plan dienen te worden verwerkt.

3.5.4 Toekomstbestendig Haags water!

In de visie 'Toekomstbestendig Haags water!' is aangegeven hoe het watersysteem in Den Haag anno 2014 functioneert, welke knelpunten er zijn en hoe het systeem robuust te houden. Het Haagse watersysteem is op dit moment grotendeels op orde. Door kansen te benutten die zorgen voor een robuuster watersysteem en die ook bijdragen aan de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de stad, wordt het stedelijke gebied bestand tegen hevige regenbuien, periodes van droogte en hitte. In het stedelijke gebied is beperkte ruimte voor de traditionele opvang van water. Daarom is inzetten op onderzoek naar meer creatieve en innovatieve maatregelen belangrijk. Samenwerking tussen gemeente Den Haag en Delfland is daarvoor essentieel.

De ambitie is: "Den Haag heeft een goed functionerend en toekomstbestendig watersysteem dat de gevolgen van klimaatverandering en verstedelijking kan opvangen en dat bijdraagt aan een aantrekkelijke stad." Samengevat zijn de drie belangrijkste strategische pijlers om te komen tot een toekomstbestendig Haags watersysteem:

1. De basis op orde: zorgen dat het systeem goed blijft functioneren. Eventuele negatieve effecten op de waterhuishouding moeten worden voorkomen of dienen te worden gecompenseerd.
2. Pak kansen door samen te werken en door slimme combinatie te zoeken: Als overheden het goede voorbeeld geven, tijdig kansrijke initiatieven en projecten herkennen en optrekken met partijen in de stad.
3. Kennis, onderzoek en innovatie: Kennisontwikkeling, onderzoek en innovatie is van belang om

creatieve oplossingen te vinden in het voorkomen van wateroverlast en het leefbaar en aantrekkelijk houden van de stad.

3.5.5 Rioleringsplan

Uitgangspunt voor het rioleringsbeleid is “het Gemeentelijk Rioleringsplan 2016-2020 (RIS 289287). Opgave voor dit vijfde plan (2016-2020) is de behaalde winst vast te houden en gedegen voor bereid te zijn op uitdagingen in de toekomst. In de nieuwe planperiode wordt extra nadruk gelegd op verdere verbetering van de service, op de communicatie en de samenwerking met de partners in de openbare ruimte. Daarnaast krijgt duurzaamheid extra aandacht. Als gevolg van de klimaatverandering nemen de jaarlijkse hoeveelheid neerslag en het aantal hevige regenbuien toe. Die lijn zal zich in de toekomst verder voortzetten. Den Haag kan klimaatverandering niet voorkomen. We kunnen wel maatregelen nemen die de gevolgen ervan beperken. Het vasthouden van regenwater is belangrijk en dat lukt het best in gebieden waar groen en water aanwezig is. Door aandacht bij plannen voor ontwikkeling en herstructurering van de openbare ruimte kan de stad geleidelijk meer klimaatbestendig worden gemaakt zonder dat dit extra geld kost. De klimaatverandering zal er onder meer toe leiden dat het vaker en harder zal regenen. Tegelijkertijd worden ook langere periodes van droogte verwacht. Dit zal effect hebben op de grondwaterstand. Vooral gebieden met relatief weinig oppervlaktewater zijn kwetsbaar. Met behulp van metingen en scenariostudies zijn aandachtsgebieden bepaald voor grondwater. In deze gebieden komt de gemiddelde ontwateringsdiepte in 2050 in een natte periode op een niveau waarbij hinder en overlast zou kunnen optreden. In deze aandachtsgebieden wordt intensiever gemeten en vindt bij meldingen van overlast onderzoek plaats. Bij nieuwbouwprojecten wordt in samenwerking met het hoogheemraadschap Delfland de (verplichte) watertoets uitgevoerd waarbij nu ook het grondwatersysteem wordt beschouwd. Met de uitkomsten dient dan rekening te worden gehouden bij het bepalen van de bestemming van de gronden, bijvoorbeeld met het oog op het bebouwen en daarna beheren van de openbare ruimte.

Bewoners en ondernemers zijn belangrijke partners bij het realiseren van de doelstellingen die in het Gemeentelijk Rioleringsplan worden beschreven. Eigenaren kunnen naast hun wettelijke verantwoordelijkheid, op eigen initiatief maatregelen nemen om regenwater beter vast te houden en/of vertraagd af te voeren, zoals door het aanleggen van groene daken en door het verminderen van verharding in tuinen en op binnenterreinen. Het is belangrijk dat eigenaren en ondernemers goed op de hoogte zijn van de verdeling van verantwoordelijkheden, zodat zij weten wat zij zelf moeten doen en waarvoor zij bij de gemeente terecht kunnen. De komende periode spant de gemeente zich in om die groeiende bewustwording verder te faciliteren.

3.5.6 Betekenis van het beleid voor het plangebied

Delfland streeft naar een duurzame, robuuste waterstructuur. Dat wil zeggen: er moet voldoende ruimte zijn voor waterberging, goede waterkwaliteit, waterkeringen en waterzuivering. Belangrijk uitgangspunt voor Delfland is dat de waterhuishouding door ruimtelijke veranderingen niet mag verslechteren (standstillbeginsel). Indien bij het realiseren van een ontwikkeling de waterhuishouding verslechtert, dient gezamenlijk te worden gezocht naar een oplossing. Dit kan door compensatie, bijvoorbeeld in de vorm van nieuw oppervlaktewater toevoegen in het plan, of nabij de locatie. Kansen om de waterhuishouding te verbeteren worden beschreven en overlegd en zo mogelijk benut.

Waterveiligheid.

De locatie ligt deels op een waterkering. Daarom is, naast de watertoets voor de wijziging van de bestemming, ook een watervergunning vereist voor werkzaamheden in de leggerzonering. Bouwen in de kernzone van het waterstaatswerk is in principe niet toegestaan, bouwen in de beschermingszone is onder voorwaarden wel toegestaan. Meer informatie hierover is te vinden op de website: <https://www.hhdelfland.nl/overheid/beleid-en-regelgeving/bijbehorendedocumenten/documentenbeleidsregels/beleidsregel-medegebruik-regionale-waterkeringen>.

Waterkwantiteit

Voor deze ontwikkeling geldt een wateropgave ter compensatie van toenemende verharding. Hierbij heeft Delfland voorkeur voor compensatie door het graven van extra oppervlaktewater. Indien compensatie in oppervlaktewater aantoonbaar niet mogelijk is, kan als alternatief voor vasthoudmaatregelen gekozen

worden. Vanwege het belang voor de waterhuishouding hanteert Delfland richtlijnen bij de beoordeling van vasthoudmaatregelen ter compensatie van verharding. Deze zijn te vinden op www.hhddelfland.nl/richtlijn-vasthoudmaatregelen.

Vóórafgaand aan de aanvraag voor een omgevingsvergunning dient de initiatiefnemer nader uit te werken, op welke manier de wateropgave wordt ingevuld en aan het tonen, dat aan de richtlijn voor vasthoudmaatregelen wordt voldaan.

Daarbij is het belangrijk, dat de gekozen maatregel goed functioneert, past binnen het gebied en ook op lange termijn betrouwbaar is. De eigenaar van het perceel is immers zelf volledig verantwoordelijk voor de aanleg, het functioneren en het in stand houden van de voorziening.

Afvalwater en riolering

De planlocatie ligt niet op of nabij een rioolpersleiding die door Delfland / Delfluent wordt beheerd.

Klimaatadaptatie

De gemeente Den Haag heeft de ambitie om klimaat-adaptief te ontwikkelen. Dit houdt in dat met de ontwikkeling rekening wordt gehouden met de gevolgen van klimaatverandering ten aanzien van wateroverlast, hitte en droogte.

In het door Den Haag vastgesteld document 'Toekomstbestendig Haags water, visie op het voorkomen van wateroverlast' staat beschreven, dat, aanvullend op het standstill- principe, kansen voor verbetering van de waterhuishouding worden benut. Verzocht wordt om kansen de waterhuishouding om de waterhuishouding te verbeteren – dus ook klimaatadaptiever te maken – zoveel mogelijk met deze ontwikkeling te benutten. Gezien de maatschappelijke functie ligt het voor de hand hier een voorbeeld van klimaatadaptief bouwen te geven.

3.5.7 Vergunningverlening

Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Dit resulteert in één vergunning, de Watervergunning. De watervergunning dekt alle activiteiten in het watersysteem. Een vergunning is nodig als activiteiten worden ondernemen in, op, boven, over of onder een oppervlaktewaterlichaam (watergang, vijver, rivier, kanaal, meer of zee) of waterkering, of als grondwater wordt onttrokken of water geïnfilteerd wordt in de bodem.

De watertoets en de vergunningverlening blijven wel twee afzonderlijk procedures. Dit betekent dat het Hoogheemraadschap bij het verlenen van een vergunning altijd aanvullende voorwaarden kan stellen.

3.6 Verkeer en infrastructuur

3.6.1 Regionaal beleid

De gemeente Den Haag maakt onderdeel uit van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). De MRDH is sinds 2015 de samenwerking van 23 gemeenten die hun krachten hebben gebundeld om het gebied beter bereikbaar te maken en het economisch vestigingsklimaat te versterken. De MRDH bestaat uit twee pijlers, de Vervoersautoriteit (Va) en Economisch Vestigingsklimaat (EV). Ter voorbereiding op de Vervoersautoriteit is in 2013 de Strategische Bereikbaarheidsagenda (SBA) voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) opgesteld. De SBA is nader uitgewerkt in de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 2016-2025 die invulling geeft aan de gezamenlijke regionale mobiliteitsopgaven in de metropoolregio. In de Uitvoeringsagenda wordt een samenhangend pakket aan maatregelen voorgesteld voor de periode 2016-2025. De Uitvoeringsagenda is vastgesteld op 1 juli 2016.

De Uitvoeringsagenda gaat er van uit dat het belang van het openbaar vervoer en de fiets toeneemt, mede vanwege leefbaarheid van de steden. Met het openbaar vervoer wordt voortgebouwd op het succes van RandstadRail en is de inzet om een schaa sprong te maken voor het openbaar vervoer naar de economische centra. Ook wordt ingezet op meer vraaggestuurd vervoer in combinatie met gemeentelijk vervoer voor doelgroepen op tijden en plaatsen waar het gewone openbaar vervoer geen oplossing is. Voor de fiets gaat de Uitvoeringsagenda uit van de realisatie van meer snelle routes en een uitbreiding

van de fietsparkeerplaatsen. Voor het wegverkeer ligt de nadruk op een betere betrouwbaarheid door gecoördineerd verkeersmanagement en door het stimuleren van alternatieven voor spitsverkeer en het afbouwen van de noodzakelijke weginfrastructuur voor een goede bereikbaarheid van de economische centra. De Uitvoeringsagenda zet voor wat betreft de verbetering van de verkeersveiligheid in op o.a. gedragsbeïnvloeding en doelgroepenbenadering. Op het punt van de innovatie biedt de Uitvoeringsagenda ruimte voor de toepassing van nieuwe technieken en mobiliteitsdiensten samen met het bedrijfsleven en kennisinstellingen.

In de Uitvoeringsagenda staan diverse projecten en maatregelen genoemd voor de periode 2016-2025. Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een project van de Uitvoeringsagenda.

3.6.2 Gemeentelijk beleid

Verkeer algemeen

Den Haag groeit, er komen meer inwoners, meer banen en ook meer bezoekers. Dit zorgt voor een toename van het verkeer van, naar en in de stad. Bovendien reizen mensen steeds meer en over langere afstanden.

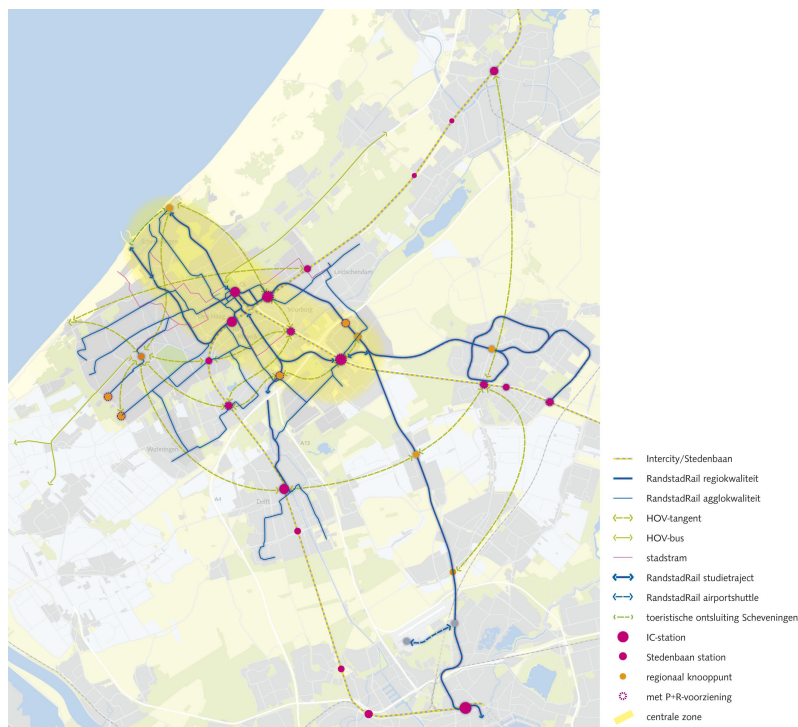
Het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Den Haag voor de periode 2010 tot 2020 met een doorkijk tot 2030, is vervat in de "Haagse Nota Mobiliteit" (Rv 115 - 2011; RIS 180762). De visie in de nota is er op gericht van Den Haag een duurzaam bereikbare en een leefbare stad te maken door er voor te zorgen dat reizigers een bewuste keuze kunnen maken voor de vervoerwijze en de route die het beste bij hen past. Gerichte investeringen in het openbaar vervoer en de fiets, goede voorzieningen voor voetgangers, en bundeling en ordening van het autoverkeer moeten er voor zorgen dat reizigers de juiste keuzes kunnen maken.

Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer speelt een belangrijke rol als drager van ruimtelijke ontwikkelingen. Het dient te zorgen voor aantrekkelijke en snelle vervoerstromen tussen woon- en werklocaties, naar het centrum en andere belangrijke attractiepunten. De komende jaren staan binnen de gemeente Den Haag ingrijpende verbeteringen van het openbaar vervoer op stapel. Dat gebeurt aan de hand van de toekomstplannen van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) voor het openbaar vervoer. Deze ambitieuze plannen onder de naam 'Netwerk RandstadRail' gaan onder meer over het geschikt maken van bestaande tramlijnen voor breder trammaterieel en de aanleg van Parkeer+Reis-terreinen bij diverse stations. In de paragraaf Verkeer en infrastructuur (2.4.2 Stedenbouwkundige structuur) zijn de tram-en busroutes voor het openbaar vervoer binnen het plangebied aangegeven.

Dienstregeling en lijnvoering van tram en bus worden jaarlijks vastgesteld door de Vervoersautoriteit van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Onderstaande kaart over het openbaar vervoer laat het streefbeeld zien van het openbaarvervoer netwerk volgens de Haagse Nota Mobiliteit.



Autoverkeer

Het gemotoriseerde verkeer wil de gemeente zoveel mogelijk ordenen en concentreren op een stelsel van goed ingepaste stedelijke en regionale hoofdwegen (zie kaart “Hoofdstructuur wegverkeer” uit de Haagse Nota Mobiliteit) met voldoende capaciteit om een optimale doorstroming te waarborgen. Een vlotte doorstroming op de hoofdwegen zorgt ervoor dat het verkeer als vanzelf deze hoofdwegen kiest, waardoor de verkeersdruk op de woonwijken minder kan zijn. De hoofdwegen zorgen voor een goede bereikbaarheid van de grote concentraties van werkgelegenheid en voorzieningen in de stad vanuit de regio en verder. Tevens verbinden de hoofdwegen de stadsdelen en wijken onderling met elkaar. De hoofdwegen hebben een zodanige vormgeving en inpassing dat voldaan wordt aan de leefbaarheidseisen en milieunormen. In de woonwijken is doorgaand autoverkeer niet welkom. De wijkontsluitingswegen krijgen daarom op den duur een inrichting als “stadslaan”: wegen met een minder dominante positie voor autoverkeer en prioriteit voor langzaam verkeer en openbaar vervoer. De erftoegangswegen krijgen een inrichting als 30 km/u zone, voor zover dat nog niet gebeurd is. De “Nota Straten, Wegen en Lanen” (rv 10-2017, RIS 280303_150224) bevat een uitwerking van het beleid uit de Haagse Nota Mobiliteit voor de wegen in de gemeente. De Nota SWL bevat de functionele eisen die gesteld worden aan de wegenstructuur, zoals een duidelijke hiërarchie in het wegennet en een voldoende afwikkeling van de verschillende verkeerssoorten. De Nota SWL beschrijft ook de wegbeelden voor de inrichting van de verschillende wegcategorieën. Die wegbeelden betreffen niet alleen het verkeer, maar hebben ook te maken met de ruimtelijke inpassing van wegen. Daarbij gaat het ook om groen, water, openbare ruimte en stedenbouwkundige structuur van de stad.



Hoofdstructuur wegverkeer

Voor de ontsluiting van het politiekantoor wordt gebruik gemaakt van de bestaande ontsluitingsroute van het defensie terrein welke direct aantakt op de aansluitingsweg van de Ypenburgse ringweg op de A13. Onderzocht wordt nog de locatie rechtstreeks op de Brasserskade te ontsluiten.

De Brasserskade ligt op Delfts grondgebied en fungeert vooral als recreatieve fietsverbinding en ontsluitingsweg voor bestemmingsverkeer en bezoekers-parkeren ten behoeve van het sportcomplex. Het defensie terrein heeft een calamiteiteningang aan de Brasserskade.

Aan de noordzijde van de strook ligt de Henricuskade, welke een oude polderweg is die nu fungeert als fietsroute en als ontsluitingsweg voor woningen en bedrijven. Ook aan de Henricuskade ligt een calamiteiteningang.

Fietsverkeer

Het fietsverkeer krijgt vanwege het milieuvriendelijke karakter en de fysiek zwakkere positie ten opzichte van het gemotoriseerde verkeer, bijzondere aandacht. Door het aanbieden van een aantrekkelijk hoogwaardig netwerk van veilige fietsroutes wordt het gebruik van deze vervoerswijze gestimuleerd. Binnen het stelsel van hoofd fietsroutes is een net van 'ster routes' aangegeven. De ster routes vormen de belangrijkste doorgaande routes die de woongebieden met het stadscentrum, de knooppunten van openbaar vervoer en het buitengebied verbinden. Onderstaande kaart toont het streefbeeld voor het fietsnetwerk van doorgaande routes uit de Haagse Nota Mobiliteit. Daarnaast is er de nodige aandacht voor het stallen van fietsen, zowel bij woningen als bij werklocaties, maar ook bij de grotere attractiepunten zoals scholen, winkelgebieden, stations en recreatiebestemmingen. De publieke voorzieningen voor de fiets maken integraal onderdeel uit van de inrichting van de openbare ruimte.



De Henricuskade is in de Nota SWL aangewezen als hoofdfietsroute ter ondersteuning van de sterroutes. In dit bestemmingsplan zijn geen wijzigingen van deze fietsroutes en/ of ontwikkelingen die leiden tot wijzigingen van de fietsroutes voorzien.

Parkeren

Het parkeren en stallen van auto's neemt een belangrijke plaats in binnen het verkeer- en vervoerbeleid van de gemeente Den Haag. Het algemene parkeerbeleid is vastgelegd in de nota Parkeerkader Den Haag 2010-2020 (RIS168473). Dit beleid gaat vooral over het faciliteren van de parkeerbehoefte en het benutten van schaarse ruimte maar moet ook automobilisten prikkelen om meer met het openbaar vervoer te reizen of de fiets te pakken. Hoge stedelijke bebouwingsdichtheden zonder adequate parkeervoorzieningen leiden vaak tot een te zware belasting van de openbare ruimte. Dat geldt zowel voor woon- als werkfuncties maar ook voor locaties die veel bezoekers trekken. Behalve de noodzaak tot de verdeling van schaarse (openbare) parkeergelegenheid in een aantal gebieden in de stad, zijn mobiliteitsoverwegingen gericht op het streven naar een bereikbare en leefbare (woon)omgeving voor de gemeente aanleiding tot het stellen van parkeereisen bij nieuwe ontwikkelingen.

Parkeernormen

De parkeernormen en het toepassingskader ervan zijn uitgewerkt in de “Nota Parkeernormen Den Haag” (Rv 139 - 2011; RIS 181571) en is in 2016 op een beperkt aantal onderdelen gewijzigd en aangevuld (Rv21: RIS 291425_160223). Nieuwbouw- en verbouwplannen worden aan dit beleid getoetst. Aan de hand van de parkeernormen wordt de parkeerbehoefte berekend en vergeleken met de voorzieningen die in het plan zijn opgenomen.

Het kan zijn dat in de visie van de initiatiefnemer de genormeerde parkeerbehoefte van de in het plan opgenomen functies afwijkt van de werkelijke parkeerbehoefte. Het is dan aan de initiatiefnemer om dit

aan te tonen en goed te onderbouwen.

Uitgangspunt is dat de parkeerbehoefte van een bouwontwikkeling op het eigen terrein wordt opgelost. Soms is dat niet mogelijk en het is ook niet altijd strikt noodzakelijk. De gemeente kan onder andere de parkeerdruk en eventuele beschikbare parkeerruimte binnen loopafstand in de omgeving, meewegen. Dat geldt ook voor functies waarvan de parkeerplaatsen onderling uitwisselbaar zijn. Daarnaast kan de gemeente in afwijkende situaties maatwerk toepassen. Aan de hand van de informatie wordt vastgesteld hoeveel parkeerplekken de initiatiefnemer op eigen terrein moet realiseren.

Bij woningbouw is het gemiddelde autobezit uitgangspunt voor de hoogte van de parkeernorm. Het gemiddelde autobezit hangt af van de oppervlakte van de woning, de plek in de stad en het type woning. Voor werken, winkels en andere voorzieningen is de functie van het gebouw en de mate van bereikbaarheid met het openbaar vervoer, bepalend voor de parkeernorm. Bij knooppunten van het openbaar vervoer geldt een lagere norm dan op plekken die minder goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. De parkeernormen worden uitgedrukt in het aantal parkeerplaatsen per woning, en bij de -meeste- overige de functies in het aantal parkeerplaatsen per 100 m² bruto vloeroppervlak.

De stedenbouwkundige regels uit de gemeentelijke bouwverordening zijn in verband met het bepaalde in de Reparatiewet B2K2014 (Stb. 2014, 458) op dit plan niet meer van toepassing.

In de gebruiksregels van de regels is het verder mogelijk om de parkeernormen en/of het toepassingskader te wijzigen indien daar aanleiding toe bestaat en er een bestuurlijk besluit aan ten grondslag ligt.

Het plangebied ligt in Zone 3. De ontwikkeling gaat uit van een kantoor zonder baliefunctie. Voor een kantoorgebouw zonder baliefunctie in zone 3 geldt volgens het parkeerbeleid een parkeernorm van 2,20 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. Dat leidt tot een parkeernorm van 121 parkeerplaatsen. In dit geval is sprake van een specifieke functie, waarbij werknemers in de ochtend naar het gebouw komen en in veel gevallen een dienstauto meenemen. In de namiddag komen de werknemers weer terug. Het gebouw heeft geen baliefunctie, er komen dus nagenoeg geen bezoekers. Aan de parkeernorm zal ruimschoots voldaan worden

Fiets parkeren

De aantrekkelijkheid van een reis per fiets wordt mede bepaald door de beschikbaarheid en kwaliteit van de fietsparkeervoorziening bij herkomst en bestemming. Daarnaast wil de gemeente voorkomen dat de kwaliteit van de buitenruimte onder druk komt te staan doordat fietsen teveel geparkeerd worden op plaatsen met een intensief gebruik van de openbare ruimte. Om die reden gaat de gemeente uit van het faciliteren en sturen op het stallen van fietsen bij belangrijke bestemmingen of bestemmingsgebieden, zoals NS-stations en de binnenstad. Daarnaast hanteert de gemeente fietsparkeernormen bij nieuwbouw en verbouw van kantoren, bedrijven en voorzieningen. Het gemeentelijke beleid ten aanzien van het stallen van fietsen is vastgelegd in de "Beleidsregels Fietsparkeernormen Den Haag 2016" (RIS294386).

Fietsparkeernormen

De gemeente Den Haag heeft in de "Beleidsregels Fietsparkeernormen Den Haag 2016" normen vastgesteld voor de aanwezigheid van fietsparkeerplaatsen bij kantoren, bedrijven en voorzieningen. Deze fietsparkeernormen worden toegepast bij nieuwbouw en verbouw waarvoor een omgevingsvergunning verplicht is. Het hanteren van fietsparkeernormen is nodig om het fietsen in Den Haag te stimuleren en het beslag van het fietsparkeren op de schaarse openbare ruimte te kunnen reguleren. Bij de bepaling van de fietsparkeernormen is het faciliteren van het groeiende fietsgebruik het uitgangspunt geweest.

De fietsparkeerbehoefte van een ontwikkeling met een niet-woonfunctie wordt berekend aan de hand van het bouwplan en de daarbij behorende parkeernorm. Voor het vaststellen van de fietsparkeereis wordt vervolgens de berekende parkeerbehoefte afgezet tegen de specifieke kenmerken en grootte van het bouwplan en tegen de omgeving van het bouwplan. Indien er concrete aanleiding bestaat om de berekende fietsparkeerbehoefte bij te stellen, is het aan de ontwikkelaar om aan te tonen op grond waarvan dat nodig is. Dubbelgebruik kan daar bijvoorbeeld een aanleiding voor zijn. Aan de parkeereis kan op eigen terrein worden voldaan of door middel van een storting in het fietsparkeerfonds (of een combinatie). Fietsparkeerplaatsen die op eigen terrein worden gerealiseerd dienen goed bereikbaar en

comfortabel te zijn. Bij afkoop van de fietsparkeereis door middel van een storting in het parkeerfonds, dient de gemeente te voorzien in de behoefte van fietsparkeerplaatsen door realisatie en exploitatie van (openbaar toegankelijke) fietsparkeervoorzieningen. Tenslotte worden de afspraken tussen ontwikkelaar en gemeente vastgelegd voor de nieuw- en verbouwplannen waarmee het beoogde gebruik van de fietsparkeeroplossingen kan worden bewaakt.

Op basis van dit beleid ligt het gebied in zone 2, waar een lagere norm geldt. Voor een kantoor zonder baliefunctie geldt hier een norm van 1 fietsparkeerplaats per 100 m² bvo. Dat leidt tot een behoefte aan 55 fietsparkeerplaatsen. Deze worden in een fietsenstalling opgenomen.

3.7 Economie

Algemeen: beleidsvisie Kracht van Kwaliteit

De economische visie van Den Haag is vastgelegd in de nota "Kracht van kwaliteit" (Rv 126 - 2011; RIS 181227). De toekomst voor de Nederlandse economie in de mondiale concurrentiestrijd ligt bij kennis, creativiteit en stedelijke kwaliteit. De uitdaging voor de stad Den Haag is om de omstandigheden te creëren waaronder de economie van de stad ook op de langere termijn kansen biedt voor werk, inkomen en ontplooiing van alle Haagse burgers.

De strategie voor de Haagse economie kan worden samengevat in de volgende speerpunten:

- Internationale stad van Vrede en Recht – de unieke branding van Den Haag;
Den Haag heeft een uniek profiel als internationale stad van Vrede en Recht. Daarmee heeft de stad internationale bekendheid verworven. Dit profiel spreekt ook bedrijven en instellingen buiten die sector nadrukkelijk aan en heeft daarom ook in het economische domein een wervend karakter – een "sterk merk". In de internationale zone zijn veel van deze organisaties geconcentreerd.
- Kracht van de stad: quality of life – aantrekkelijke stad voor werkers, bewoners en bezoekers;
Den Haag bezit een breed palet aan winkels, horeca, cultuur en historie. Samen met strand en duinen ontstaat hierdoor een uniek woon- en leefklimaat. Den Haag versterkt zijn positie als tweede toeristische stad van Nederland. Het centrum (Binnenstad, stationsgebieden, Beatrixkwartier), Scheveningen en Internationale Zone zijn gebieden met veel werkgelegenheid en bezoekers en vormen daarmee de economische kerngebieden van de stad. Hier wordt gewerkt aan versterking van het aanbod aan kwaliteitswinkels, horeca en recreatieve functies.
- Economische structuur – sterke clusters, vitaal mkb;
Den Haag zet actief in op de ontwikkeling van kennis en bedrijvigheid binnen het cluster Veiligheid onder de noemer The Hague Security Delta. Den Haag combineert zijn inzet op internationale instellingen en zakelijke dienstverleners (met name in de clusters energie, it en telecom en financiële dienstverlening).
Daarnaast is ook veel aandacht nodig voor kleine en middelgrote bedrijven, zowel in de economische kerngebieden als in de wijken. Voor deze bedrijvigheid is ook meer kleinschalige bedrijfsruimte hard nodig. Den Haag is een stad met een sterke, kennisintensieve zakelijke dienstensector, die bijna een kwart van de werkgelegenheid omvat. Den Haag is daarom aantrekkelijk voor (hoofd)kantoren, internationale bedrijven en instellingen. De spin off hiervan is van groot belang voor de lokale economie en banen voor alle niveaus in het mkb. Den Haag zet daarom vol in op de (ruimtelijke) kwaliteit en de bereikbaarheid van toplocaties voor kantoren en instellingen.
- Arbeidsmarkt – talent en vakmanschap
De kwaliteit van het arbeidsaanbod zal - door vergrijzing, schaarste aan vakmensen en tekort aan kenniswerkers - in de nabije toekomst een doorslaggevende vestigingsfactor worden. We zetten daarom actief in op de komst van academische instellingen en versterking en verbreding van het hoger onderwijs met onder meer topopleidingen.

3.7.1 Kantoren

Het kantorenbeleid is vastgelegd in de nota 'Kantorenstrategie Den Haag 2018-2025, de gebruiker centraal 2.0' (RIS 300807). De oude kantorenstrategie uit 2010 (RIS 170032) had als doel om het overaanbod van kantoorruimte in Den Haag en de regio te verminderen, door transformatie van kantoren naar ander vastgoed te stimuleren.

Echter, de Haagse kantorenmarkt is in korte tijd sterk veranderd. De vraag naar kantoorruimte neemt toe, terwijl het aanbod (met name) door het succes van de kantorentransformatie afneemt. Er is nu al sprake van kwalitatieve tekorten en onvoldoende aanbod in bepaalde segmenten, bijvoorbeeld bij kantoorverzamelgebouwen.

Daarnaast verandert de aard van de vraag onder invloed van de 'nieuwe economie'. Het gaat nu steeds vaker om kleine bedrijven, startups en doorgroeende bedrijven. Het Midden en Kleinbedrijf (MKB) is hierdoor een belangrijk onderdeel van de Haagse economie en is op zoek naar passende kantoorruimte op een locatie die goed bereikbaar is met het OV, centraal gelegen en dichtbij andere bedrijven en voorzieningen.

Belangrijke elementen van de kantorenstrategie zijn het aanhouden van een planvoorraad van 200.000 m² bvo voor nieuwbouw, het terughoudend omgaan met transformaties van panden boven de 1500 m² bvo, het respecteren van bestaande transformatieplannen, het stimuleren van verduurzaming en het verruimen van bestemmingsmogelijkheden. Het Central Innovation District en de Internationale Zone zijn de (inter)nationale toplocaties voor kantoren binnen Den Haag.

Toetsing

De kantorenprogrammering is per gebied voor de komende jaren gepresenteerd. Voor het betreffende plangebied Brasserskade wordt ingezet op de dienstverlenende kantoorfunctie. De bestemming van het politiekantoor is 'maatschappelijk' met functieaanduidingen 'dienstverlening' en 'parkeren'. De functie politiekantoor is specifiek en niet te vergelijken met andere kantoren gezien de dienstverlenende functie en behoefte aan een bepaalde mate van beveiliging.

3.8 Duurzaamheids- en milieubeleid

3.8.1 Duurzaamheidsbeleid

Kadernota duurzaamheid - schone energie in een groene stad (5 maart 2019, RIS 301829)

Samen met alle inwoners van Den Haag werkt de gemeente aan een stad die schoner, groener en duurzamer wordt. Zo wordt duurzaam denken én doen een nog belangrijker onderdeel van de Haagse mores: duurzaam is de nieuwe norm. Om duurzame ontwikkeling hanteerbaar te maken richt de gemeente zich op vier thema's: de overgang naar schone energie, een aantrekkelijke leefomgeving, schone mobiliteit en het hergebruik van grondstoffen. Doel is om op de gestelde doelen concrete resultaten te boeken en deze resultaten via monitoring zichtbaar te maken. Dit gaat de gemeente doen in de vorm van een jaarlijkse Programmabrief Duurzaamheid en een jaarlijkse Voortgangsbrief Duurzaamheid. Per thema is een plan van aanpak en een werkagenda voor de periode 2019-2022 opgesteld. De laatste kan invloed hebben op bestemmingsplannen en concrete projecten.

Energie

Den Haag zet betekenisvolle en concrete stappen naar het doel van een klimaatneutrale stad in 2030. Hiermee sluit de gemeente aan op de besluiten van de rijksoverheid die op energieterein zijn genomen. Dit betekent onder andere dat elk nieuw gebouw klimaatneutraal en dus zonder aardgas wordt opgeleverd. Bij grootschalige renovaties is aardgasvrij het uitgangspunt. Daarnaast is de ambitie om in de periode 2018-2022 25.000 tot 30.000 bestaande woningen van duurzame energie te voorzien of ze hierop voor te bereiden, zodat ze klaar zijn om aangesloten te worden op schone energie. Per wijk worden wijkenergieplannen opgesteld. In deze plannen zal worden beschreven welke toekomstige energievoorziening in de wijk beschikbaar is en hoe de overstap wordt gemaakt. Verder is de ambitie dat ieder geschikt dak in Den Haag zonnepanelen, zonneboilers heeft, groen is of anderszins wit.

Leefomgeving

Het opvangen van de groei van de stad dient met de ambitie van een gezonde, aangename leefomgeving gepaard gaan. Dit vraagt een maximale inzet op klimaatbestendigheid (omgaan met wateroverlast en hitte) en een sterk vooruitgang in milieukwaliteit. Klimaatbestendigheidsmaatregelen moeten zo mogelijk samenvallen met andere fysieke werkzaamheden in de stad, zoals gebiedsontwikkelingen, herinrichtingen en grootschalig onderhoud.

Groen in de stad wordt kwalitatief ontwikkeld, zodat groen toekomstbestendig wordt. In intensiveringsgebieden zal groen in, op, en aan gebouwen een belangrijk middel zijn om bij te dragen aan de verschillende functies van groen in de stad (natuurontwikkeling, bijdragen aan klimaatbestendigheid, bieden plekken voor rust en ontspanning).

Voorts wordt ingezet op schone lucht en bodem, aangename omgevingsgeluidsniveau en externe veiligheid. Halen van milieunormen is hierbij niet voldoende. Uitgangspunt is dat ontwikkelingen in de stad op een verantwoorde wijze worden mogelijk gemaakt (zie nog gebiedsgericht milieubeleid). Een afgewogen gebruik en beheer van de boven- én ondergrond worden steeds belangrijker.

Mobiliteit

Den Haag kiest vooral voor vervoer dat weinig ruimte vraagt, duurzaam en gezond is: lopen, fietsen, lichte elektrische voertuigen (LEV's) en OV. Bij het inrichten van de buitenruimte krijgt dit prioriteit. Daarbij is extra aandacht voor de mensen met een beperking.

Den Haag zet in op schoon vervoer. Dat doet de gemeente onder meer door het stimuleren van elektrische voertuigen. Elektrische auto's kunnen bijdragen aan een evenwicht tussen vraag en aanbod van stroom en aan een efficiënt gebruik van het stroomnetwerk in de stad.

De groei van de stad vraagt om een andere organisatie van parkeren, rekening houdend met de omstandigheden en behoeften per wijk. Alternatieven worden gestimuleerd, zoals het gebruik van (elektrische-) deelauto's. De parkeernormen voor nieuw woongebouwen worden flexibeler en meer gebiedsgericht; binnen het invloedsgebied van de OV-corridors en rond OV-knopen kan een lagere parkeernorm gaan gelden.

Grondstoffen

Den Haag wil inzetten op hergebruik dat lokaal het meest kansrijk is en de meeste impact heeft. Met dat doel voor ogen zal Den Haag zich concentreren op zes sporen: gebruiksgoederen delen en hergebruiken, hergebruik uit huishoudelijk afval, hergebruik uit de bouw, plastic terugdringen, voedselverspilling tegengaan, ondernemers ondersteunen in grondstoffenmanagement.

De gemeente stelt eisen aan circulair gebruik van materialen en grondstoffen bij al haar opdrachten in zowel de bouw en sloop van gebouwen als de grond-, weg- en waterwerkzaamheden in de buitenruimte. Daarnaast zal de gemeente bij gebiedsontwikkeling en gronduitgifte het circulair gebruik van materialen en grondstoffen stimuleren middels gunningscriteria in ontwikkelcompetities. Grote winst is te behalen met slimme, modulaire ontwerpoplossingen in bouwprojecten.

Bij het uitwerken van bestemmingsplan "Brasserskade" zijn vooral thema's leefomgeving en mobiliteit leidend. Beleid rondom energie en grondstoffen wordt vooral in de bouwplannen meegenomen.

Uitvoeringsplan Duurzame Stedenbouw (2012; RIS 251776)

Het document beschrijft de belangrijkste principes van duurzame stedenbouw en gaat in op voor Den Haag relevante opgaven, zoals op het vlak van energieverbruik terugdringen, kust-klimaat-groen aanpassingen aan klimaatverandering, het stimuleren van lopen en fietsenbewegen en bouwen en hergebruik van gebouwen. Duurzame stedelijke ontwikkeling betekent kiezen voor schone en gezonde systemen, rekening houdend met de eindgebruiker en met de mogelijkheid van geleidelijke vernieuwing. Stedenbouwkundige en planologische keuzes ten aanzien van de situering van functies, afstemming tussen functies en (ruimtelijke) inrichtingselementen, grondgebruik (dichtheden), structuren en maatvoering kunnen bijdragen aan een duurzame ontwikkeling. Het doel is een adaptieve stedelijke omgeving die met zorgvuldig gebruik van grondstoffen en zonder ingrijpende aanpassingen lang meegaat en mooi kan verouderen. Den Haag kiest voor stedelijkheid en efficiënt grondgebruik, met een lage milieubelasting, minder energieverbruik en een beperkte mobiliteitsbehoefte. Dit betekent in grote lijnen voor plangebied dat er ingezet wordt op hoge dichtheid bij een OV-knooppunt.

Dit is een belangrijke opgave voor de stedenbouwkundige planvorming in plangebied. Een duurzaam

ingerichte stedelijke omgeving betekent een aantrekkelijke stad waar mensen graag wonen en werken. Duurzaamheid is dus is een belangrijke vestigingsconditie voor bewoners, bedrijven en instellingen.

Duurzaam bouwen in Den Haag

Nieuwbouw in het plangebied dient te voldoen aan de beleidskaders voor duurzaam bouwen uit het Bouwbesluit en de daaraan gekoppelde energieprestatiecoëfficiënt (EPC). Vanaf 2015 geldt dat voor woningbouw minimaal voldaan moet worden aan een EPC van 0,4. In 2020 wordt de EPC verder verlaagd tot het niveau van energieneutraal bouwen. Ook voor utiliteitsgebouwen geldt een vergelijkbare aanscherping. Bij nieuwbouwwontwikkelingen dient tijdig rekening te worden gehouden met deze bijstelling van de EPC. Ook worden met ingang van 1 januari 2015 scherpere eisen gesteld aan de thermische schil van een gebouw, de zogeheten R_c waarde. Verder is sinds 2015 voor alle vastgoed een energielabel verplicht.

GPR beleid: GPR staat voor Gemeentelijke Praktijkrichtlijn Duurzaam Bouwen. De Gemeente Den Haag voert als algemeen beleid dat minimaal voldaan moet worden aan een GPR-waarde van 7 voor woningbouw en 8 voor utiliteitsbouw. Voor nieuwe kantoren en andere utiliteitsgebouwen wordt minimaal een GPR van 8 gevraagd (Kantorenstrategie 2010-2030, RIS 170032).

Een GPR-waarde van minimaal 7 of hoger kan opgenomen worden in de gronduitgifte.

Volgens het gemeentelijk beleid mogen initiatiefnemers ook andere instrumenten gebruiken, mits minimaal een vergelijkbare ambitie wordt geleverd (bijvoorbeeld BREEAM, LEED).

Voor hoogbouw voert de gemeente Den Haag aanvullend beleid. In de nota Haagse Hoogbouw: Eyeline & Skyline (RIS298448) is de ambitie opgenomen om volgens het meetinstrument 'GPR Gebouw' minimaal een 8 te scoren op de thema's milieu, gezondheid, gebruikskwaliteit en toekomstwaarde. Voor energie geldt bij de GPR een score van 9. In de BREEAM-NL methodiek dienen op gebouw- en gebiedsniveau minimaal 4 sterren te worden behaald.

Hoofdstuk 4 Wet en Regelgeving

4.1 Inleiding

De Wet milieubeheer schaaft onder milieu het belang van de bescherming van mensen, dieren, planten en goederen, van water, bodem en lucht en van landschappelijke, natuurwetenschappelijke en cultuurhistorische waarden en van de beheersing van het klimaat. In de ruimtelijke context gaat het om het fysieke milieu, de fysieke ruimtelijke omgeving. Voor de inkadering van milieu gebruikt men dan vaak de begrippen:

- 'milieuhygiëne': gericht op het bestrijden van milieuhinder van geluid, lucht, geur, stank, bodemverontreiniging en veiligheidsrisico's;
- 'ecologische duurzaamheid': bestaat naast milieuhygiëne uit aspecten van aardkunde, hydrologie, cultuurhistorie, natuur en klimaat en energie, die bij aantasting niet of zeer moeilijk te herstellen zijn;

In dit hoofdstuk komen aan de orde: de milieueffectrapportage, externe veiligheid, geluid, lucht, natuurbescherming en bodem.

4.2 Milieueffectrapportage

Wijzigingswet Wet milieubeheer

De wijzigingen van de m.e.r.-richtlijn zijn in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd in de Wijzigingswet Wet milieubeheer. In deze wet zijn alleen de noodzakelijke wijzigingen vastgelegd. Met name wordt géén gebruik gemaakt van de mogelijkheid om ondergrenzen voor de m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten aan te geven.

De procedurele en inhoudsvereisten voor de m.e.r.-beoordeling waren al grotendeels vastgelegd in de wetgeving tot nu toe. Zo was al geregeld dat de m.e.r.-beoordelingsbeslissing binnen 6 weken moet plaatsvinden. Nu is in artikel 7.16 een uitgebreide lijst van te overleggen gegevens opgenomen voor initiatiefnemers. Maar deze verschillen niet heel veel van wat gebruikelijk is.

Aanpassing van het Besluit m.e.r.

Met de aanpassing van het Besluit m.e.r., zoals deze 7 juli 2017 in werking is getreden, gelden deze procedurele en inhoudsvereisten ook voor activiteiten onder de drempelwaarden, dus in het geval van een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Het belangrijkste verschil met een m.e.r.-beoordeling voor gevallen boven de drempelwaarde is dat het bevoegd gezag geen mededeling hoeft te doen van zijn beslissing omtrent de vraag of een MER moet worden gemaakt door een kennisgeving en ter inzage legging niet nodig is. De beslissing dat er (g)een MER moet worden gemaakt, maakt uiteindelijk deel uit van het m.e.r.(beoordelings)-plichtige besluit (omgevingsvergunning of bestemmingsplan).

Gevolgen voor de bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen voor afwijking of milieu

Voor de formeel m.e.r.-beoordelingsplichtige projecten boven de drempelwaarden is er qua procedure niet zo heel veel veranderd. Hier moest altijd al een m.e.r.-beoordelingsbeslissing worden gepubliceerd. Nieuw is wel dat eventuele mitigerende maatregelen mogen worden meegenomen bij de beoordeling, maar dat moet dan wel worden vastgelegd in het bestemmingsplan of de omgevingsvergunning. Voor vormvrije m.e.r.-beoordelingsplichtige projecten geldt nu, net als bij formele m.e.r.-beoordelingsplichtige projecten, dat bij besluiten op aanvraag (aanmeldingsnotitie) er binnen 6 weken moet worden beslist of een MER moet worden gemaakt. Waar het bevoegd gezag zelf initiatiefnemer is moet nu (net als bij een formele m.e.r.-beoordeling) ook bij een vormvrije m.e.r.-beoordeling voorafgaand aan de terinzagelegging van het ontwerpbesluit c.q. -plan een m.e.r.-beoordelingsbeslissing zijn genomen. Deze hoeft niet apart te worden gepubliceerd, maar zal in de praktijk wel meegaan bij de terinzagelegging van het ontwerpbesluit c.q. -plan.

Stedelijke ontwikkelingsprojecten

Dat een m.e.r.-beoordelingsbeslissing moet worden gemaakt is een aandachtspunt voor een aantal activiteiten die in kolom 1 vallen. Een belangrijk voorbeeld is categorie D 11.2 uit de bijlage van het Besluit m.e.r., stedelijke ontwikkelingsprojecten: De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen. Als de

gevalsomschrijving (drempelwaarde) niet meer bepalend is voor de noodzaak van een m.e.r.-beoordelingsbeslissing valt hier opeens heel veel onder.

Samenvatting

Uit voorgaande blijkt dat bij veel (meer) plannen een vormvrije m.e.r.-beoordeling moet plaatsvinden, bestaand uit een apart besluit in een zo vroeg mogelijke planfase op basis van een zelfstandig document waarin expliciet wordt aangetoond of er sprake is van belangrijke nadelige milieueffecten nadat er een afweging heeft plaatsgevonden aangaande de volgende drie criteria:

- de kenmerken van de projecten;
- de plaats van de projecten;
- de kenmerken van de potentiële effecten.

Ten behoeve van dit bestemmingsplan is een vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld, die als bijlage aan deze toelichting is toegevoegd. Deze beoordeling is onder nr.DSB_SB/2019.3505 vastgesteld. Uit de beoordeling blijkt dat het plangebied niet gelegen is in Natuurnetwerk Nederland of een Natura-2000 gebied. Ook is het plangebied niet gelegen in een kwetsbaar gebied en/of gebied met een beschermde status. De aard en beperkte omvang van het plan leidt niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen mits de genoemde mitigerende maatregelen worden uitgevoerd. Met inachtneming van deze maatregelen is het doorlopen van een volledige m.e.r.-procedure niet noodzakelijk.

Natura 2000 gebieden

In onderdeel A van de bijlage bij het Besluit m.e.r. is bepaald wat verstaan wordt onder een gevoelig gebied. Als gevoelig gebied zijn gebieden aangewezen die beschermd worden op basis van de natuurwaarden, landschappelijke waarden, cultuurhistorische waarden en waterwingebieden.

Onder het Westduinpark wordt "Westduinpark & Wapendal inclusief Bosjes van Poot" verstaan. In onderstaande kaart zijn de verschillende deelgebieden op kaart weergegeven. Westduinpark & Wapendal maken deel uit van een aaneenschakeling van Natura-2000 gebieden die in het duinlandschap langs de Noordzeekust zijn gelegen (de aaneenschakeling is hier en daar onderbroken door onder andere bebouwing, zoals steden als Den Haag of Katwijk). Ten noorden van het Westduinpark ligt het Natura 2000-gebied Meijendel & Berkheide en ten zuiden ligt het Natura 2000-gebied Solleveld & Kapittelduinen.



deelgebieden in het Natura 2000-gebied Westduinpark & Wapendal

Het plangebied maakt geen deel uit van een Natura 2000-gebied of Natuurnetwerk Nederland (NNN). Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied (Meijendel & Berkheide) ligt op circa 9 km afstand. Het dichtstbijzijnde Natuurnetwerk Nederland (NNN) gebied ligt op een afstand van 800 meter.

4.3 Externe veiligheid

Toetsingskader

Externe veiligheid richt zich op het beheersen van activiteiten die een risico voor de omgeving kunnen opleveren, zoals milieurisico's, transportrisico's en risico's die kunnen optreden bij de productie, het vervoer en de opslag van gevaarlijke stoffen in inrichtingen. Bij de (her)inrichting van een gebied bepaalt de externe veiligheidssituatie mede de ruimtelijke (on)mogelijkheden.

In het kader van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gelezen in samenhang met de regels omtrent externe veiligheid moet worden onderzocht of er sprake is van aanwezigheid van risicobronnen in de nabijheid van de locatie waarop het Wro besluit betrekking heeft en dienen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR), en de eventuele toename hiervan, berekend te worden.

In het externe veiligheidsbeleid wordt doorgaans onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Risicovolle inrichtingen

Op 27 oktober 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) in werking getreden. Voor het PR geldt volgens het Bevi een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten op een niveau van 10^{-6} per jaar. Binnen de 10^{-6} -contour mogen dan ook geen nieuwe kwetsbare functies mogelijk worden gemaakt. Uitsluitend om gewichtige redenen mogen nieuwe beperkt kwetsbare objecten binnen de 10^{-6} -contour gerealiseerd worden. Daarnaast bevat het Bevi een verantwoordingsplicht ten aanzien van het GR rondom deze inrichtingen.

Tot risicovolle inrichtingen behoren ook LNG- en waterstoftankstations en windturbines. Hierop is het Besluit externe veiligheid inrichtingen niet van toepassing. Voor dergelijke objecten zijn wel rekenmethoden vastgelegd om de veiligheidscontouren te bepalen. Hierbij worden vergelijkbare grenswaarden (PR 10^{-6}) gehanteerd.

Voor de opslag van explosieven wordt geen risicobenadering maar een effectbenadering gehanteerd.

Op grond van artikel 2.6.6 (veiligheidszones munitieopslag civiele inrichting) van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening worden drie veiligheidszones aangewezen.

Voor zowel LPG- als LNG-tankstations heeft het Rijk aanvullend effectgericht beleid geformuleerd door middel van het vaststellen van circulaire. In de circulaire wordt onderscheid gemaakt tussen (beperkt) kwetsbare objecten en zeer kwetsbare objecten (bijvoorbeeld een verzorgingstehuis en kindercrèche). Mensen op hoge leeftijd en kleine kinderen zijn beperkt zelfredzaam. Daarom moet voor dergelijke verblijfsobjecten een grotere afstand tot het vulpunt van een LNG- of LPG-installatie aangehouden worden.

Aan de effectbenadering wordt verder vormgegeven in het kader van de Omgevingswet.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Op 1 april 2015 zijn de Wet basisnet en het Besluit externe veiligheid transport (Bevt) in werking getreden. De Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen is daarmee komen te vervallen.

De wegen in beheer bij het Rijk zijn aangewezen als basisnetroute. Het bevoegd gezag neemt bij het vaststellen van een besluit dat betrekking heeft op gronden in de omgeving van een basisnetroute, ten aanzien van nieuw toe te laten kwetsbare objecten, de basisnetafstand in acht en houdt daarmee rekening ten aanzien van nieuw toe te laten beperkt kwetsbare objecten. De basisnetafstand volgt uit

bijlage I van de Regeling basisnet. In de gemeente Den Haag zijn voor de A4, tussen Knooppunt Ypenburg en de gemeentegrens met Leidschendam-Voorburg, en de A13 basisnetafstanden vastgelegd.

Daarnaast worden voor daartoe aangewezen rijkswegen binnen een zone van 30 meter vanaf de rand van de rijksweg beperkingen opgelegd vanwege eventuele plasbranden (plasbrandaandachtsgebied). De aanwijzing volgt eveneens uit bijlage I van de Regeling basisnet. Het betreft dezelfde wegvakken als hierboven genoemd.

Aan het bouwen van een kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object in een veiligheidszone of een plasbrandaandachtsgebied zijn eisen gesteld op grond van artikel 2.3 eerste respectievelijk tweede lid van de Regeling Bouwbesluit 2012. Paragraaf 2.3 van deze regeling is eveneens op 1 april 2015 in werking getreden (Stb. 2015, 92). In beide gevallen moet zijn voldaan aan de artikelen 2.5 t/m 2.9 van voornoemde regeling. Aanvullend moet het mechanisch ventilatiesysteem van een, als beperkt kwetsbare object aan te merken, bouwwerk binnen een veiligheidszone zijn uitgerust met een voorziening waarmee dat systeem bij een calamiteit handmatig kan worden uitgeschakeld (artikel 2.10 van de regeling).

Deze bepalingen gelden niet voor bouwwerken met een hoge infrastructurele waarde als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (bijvoorbeeld telefoon- of elektriciteitscentrale).

Voor het gedeelte van het plan dat binnen 200 m van een weg ligt waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt (transportroute), moet in de toelichting het groepsrisico worden verantwoord.

Ten aanzien van de verantwoording van het groepsrisico onderscheidt het Bevt situaties waarin een 'volledige' verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk is en situaties waarin met een beperktere verantwoording kan worden volstaan. Met een beperkte verantwoording kan worden volstaan wanneer het groepsrisico minder dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde (OW) bedraagt of het groepsrisico (uitgedrukt in relatie tot de OW) met minder dan 10% toeneemt en tevens onder de oriëntatiewaarde blijft.

In de toelichting moet worden ingegaan op de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op die weg (bestrijdbaarheid). Deze verplichting geldt ongeacht of het bestemmingsplan nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt binnen het invloedsgebied van de betreffende transportroutes. Op het vraagstuk zelfredzaamheid moet worden ingegaan wanneer (beperkt) kwetsbare bestemmingen binnen het invloedsgebied van een dergelijke weg zijn geprojecteerd.

Op 27 juni 2013 heeft de gemeenteraad een routeringsbesluit voor het vervoer van gevaarlijke stoffen vastgesteld (raadsvoorstel, RIS258608 en besluitenlijst, RIS260481 onder E.2). Dit routeringsbesluit is gewijzigd (RIS302166) en bij besluit van 16 mei 2019 door de gemeenteraad vastgesteld (besluiten-lijst RIS302538 onder G.10). De wijziging treedt op 1 oktober 2019 in werking. Vanaf die datum zijn de venstertijden voor het vervoer van routeplichtige stoffen (zoals LPG en propaan) op de Utrechtsebaan en de Benoordenhoutseweg komen te vervallen. Doorgaand vervoer van routeplichtige stoffen is dan niet meer mogelijk. Voor het bevoorraden van de LPG-tankstations aan de Prof. B.M. Teldersweg en de Rijksstraat 447 (Wassenaar) is dan een ontheffing vereist.

Buisleidingen

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen in werking (Bevb) getreden. Voor nieuwe situaties is de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare objecten 10^{-6} per jaar; voor beperkt kwetsbare objecten geldt dan een richtwaarde van 10^{-6} per jaar. Langs buisleidingen moeten belemmeringenstroken in acht worden genomen waarbinnen geen bebouwing (zowel boven- als ondergronds) of ondergrondse tanks zijn toegestaan. Daarnaast hanteert de Gasunie de Algemene VELIN voorwaarden voor grondroer- en overige activiteiten.

De noodzaak voor het verantwoorden van het groepsrisico wordt beoordeeld op grond van de inventarisatieafstanden zoals deze zijn vastgelegd in bijlage 6 van het Handboek buisleiding in bestemmingsplannen - Handreiking voor opstellers van bestemmingsplannen van maart 2010.

Ten aanzien van de verantwoording van het groepsrisico onderscheidt het Bevb situaties waarin een 'volledige' verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk is en situaties waarin met een beperktere verantwoording kan worden volstaan. Er zijn twee situaties waarin volstaan, kan worden met een beperkte verantwoording:

1. Indien het bestemmingsplan betrekking heeft op het gebied tussen de 100% letaliteitszone en de 1% letaliteitszone van de buisleiding, of

2. Wanneer het groepsrisico minder dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde (OW) bedraagt of het groepsrisico (uitgedrukt in relatie tot de OW) met minder dan 10% toeneemt en tevens onder de oriëntatiewaarde blijft.

Gemeentelijk beleid

De Nota externe veiligheid Den Haag is op 27 juni 2013 door de gemeenteraad vastgesteld (raadsvoorstel, RIS259485 en besluitenlijst, RIS260481, onder E.1). De belangrijkste uitgangspunten zijn hieronder vermeld:

4. De gemeente richt zich op het vasthouden en bieden van ontwikkelingsmogelijkheden voor de bestaande bedrijvigheid en het ontwikkelen van nieuwe bedrijvigheid.
5. Het externe veiligheidsbeleid richt zich op vier gebiedstypen: woongebieden, buitengebieden, gemengde gebieden, risicoarme bedrijventerreinen (inclusief buitengebieden) en bedrijventerreinen met risicovolle bedrijven/inrichtingen.
6. Bij nieuwe ontwikkelingen in woongebieden staat de veiligheid voorop. In woongebieden worden dan ook geen nieuwe risicobronnen van betekenis, zoals LPG-tankstations, toegelaten.
7. Op de bedrijventerreinen hanteert de gemeente een minder streng veiligheidsregime en is de komst van inrichtingen met enige risicobelasting (lichtere vorm van risicovolle bedrijven) onder voorwaarden mogelijk.
8. Bij externe veiligheidsknelpunten, besteedt de gemeente eerst aandacht aan bronmaatregelen om het risico te verkleinen. Pas daarna komen effectmaatregelen aan de orde.

In het kader van ruimtelijke ontwikkelingen worden in de nota 3 niveaus onderscheiden met elk hun eigen ambitieniveau:

- Structuurvisieniveau - Veiligheidsgeïntegreerd ontwikkelen
- Bestemmingsplanniveau - Veiligheidsgeïntegreerd ordenen
- Bouwplanniveau: - Veiligheidsgeïntegreerd ontwerpen.

Wanneer beoogde ruimtelijke ontwikkelingen een overschrijding van het groepsrisico tot gevolg kunnen hebben, wordt het gemeentebestuur in een vroeg stadium actief bij het proces betrokken. Er is een expliciet collegebesluit ten aanzien van de verantwoording van het groepsrisico waarbij de kosteneffectiviteit van maatregelen in beschouwing wordt genomen.

Onderzoek en conclusie

Risicovolle inrichtingen

Ten oosten van het plangebied ligt de risicovolle inrichting 'Vuurwerkhandel Auto Ypenburg B.V.' met een veiligheidsafstand van 8 meter. Het plangebied ligt op een afstand van circa 200 meter. Verder liggen geen relevante risicovolle inrichtingen in de omgeving van het plangebied.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Op circa 500 meter ten noorden van het plangebied ligt de gasleiding W-514-01 met een invloedsgebied van 140 meter waar het plangebied buiten valt. Verder ligt op circa 600 meter ten westen van het gebied de snelweg A12. Hierover worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Het plangebied valt buiten het maatgevende invloedsgebied van 355 meter. Verder vindt in de omgeving van het plangebied geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over het spoor en water. Door de beoogde ontwikkeling zal het groepsrisico niet relevant toenemen. De beoogde ontwikkeling zelf betreft geen risicobron en zal dan ook geen negatief effect hebben op omliggende (beperkt) kwetsbare objecten.

Risico's op rampen door klimaatverandering

De beoogde ontwikkelingen worden gerealiseerd in bestaand stedelijk gebied. Ten gevolge van de beoogde ontwikkelingen nemen risico's op rampen door klimaatverandering niet toe. Risico's voor de menselijke gezondheid Uit toetsing van de verschillende milieuthema's op het gebied van leefomgevingskwaliteit en verkeer blijkt dat de beoogde ontwikkelingen niet leiden tot belangrijke toename van risico's voor de menselijke gezondheid. Er wordt voldaan aan de normen voor geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit.

4.4 Geluid

De Wet geluidhinder (Wgh) stelt eisen met betrekking tot de geluidsbelasting van geluidsgevoelige objecten. Een kantoorpand is geen geluidgevoelig object. Dat betekent dat het pand niet getoetst hoeft te worden op weg- of industrielawaai. Er worden ook geen nieuwe wegen of inritten gerealiseerd. Reconstructieonderzoek is dus ook niet nodig. Het aspect wegverkeers- en industrielawaai is derhalve niet van toepassing.

Inrichtingslawaaï

Een kantoor wordt op basis van de VNG-publicatie bedrijven en milieuzonering gezien als milieuhinderlijke functie met milieucategorie 1. De schietbaan wordt volledig inpandig gerealiseerd zodat er geen uitstralingseffecten zijn naar de omgeving, daarbij wordt vanuit het projectgebied niet met sirenes uitgereden. Voor de functie geldt daarom een richtafstand van 10 meter ten opzichte van een 'rustige woonwijk'. Aan de zuid-, oost- en noordzijde van het plangebied liggen een aantal woningen. In het ruimtelijk ontwerp wordt rekening gehouden met een bufferzone tot deze woningen. Met name vanuit visuele optiek. Bovendien wordt hiermee een afstand van minimaal 10 meter tot de woningen Brasserskade 227 en 237 gecreëerd. Daarmee kan een belangrijk negatief geluidseffect uitgesloten worden.

Voor toetsing van het uitstralingseffect bestaat geen wettelijk kader. Als uitgangspunt wordt gehanteerd dat bij een toename van de verkeersomvang met meer dan 40% sprake is van een geluidstoename van meer dan 1,5 dB (wat voor het menselijk oor hoorbaar is). Gezien de ontsluitende functie van de Brasserskade is de intensiteit op deze weg hoger dan 1.250 mvt/etmaal, waardoor geen sprake is van een significante verkeerstoename met meer dan 40%.

4.5 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de Wet tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) in werking getreden. De luchtkwaliteitseisen zijn opgenomen in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm).

De luchtkwaliteit in een bepaald gebied wordt bepaald door de achtergrondconcentratie van fijn stof (PM₁₀, deeltjes <10 µm) en stikstofdioxide (NO₂) plus de bijdragen van lokale bronnen die bij de achtergrondconcentratie opgeteld worden.

Bij de besluitvorming over bouw- en bestemmingsplannen dient te worden onderzocht of een project 'in betekenende' mate van invloed is op de luchtkwaliteit: in artikel 5.16 van de Wet milieubeheer is aangegeven dat een bestuursorgaan bevoegdheden kan uitoefenen of wettelijke voorschriften kan toepassen indien aannemelijk kan worden gemaakt dat de uitoefening of toepassing niet 'in betekenende mate' bijdraagt aan de concentraties in de buitenlucht.

De definitie van 'in betekenende mate' is vastgelegd in een algemene maatregel van bestuur. Projecten die de concentratie NO₂ of fijn stof met meer dan 3% van de grenswaarde verhogen, dragen in betekenende mate bij aan het verslechteren van de luchtkwaliteit. In concentraties uitgedrukt betekent dit een verslechtering van 1,2 µg/m³ voor beide stoffen. De 3%-grens geldt sinds 1 augustus 2009, de datum waarop het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van kracht werd. De 3%-grens is voor een aantal categorieën van projecten in een ministeriële regeling omgezet in getalsmatige grenzen. Zo gaat het bij woningbouw om de toevoeging van 1.500 woningen netto bij één ontsluitingsweg, of 3.000 woningen bij twee ontsluitingswegen.

Onderzoek

Om te bepalen of de ontwikkeling leidt tot verslechtering van de luchtkwaliteit, is gebruik gemaakt van de NIBM-tool. Uit de NIBM-tool blijkt dat bij een dergelijke verkeers generatie de maximale bijdrage NO₂ 0,44 ig/m³ bedraagt en de maximale bijdrage voor PM₁₀ 0,09 ig/m³ (figuur 4.2). Dit effect is ruimschoots minder dan 1,2 ig/m³ (= 3 %). De beoogde ontwikkeling draagt dan ook 'niet in betekende mate' bij aan de concentratie luchtverontreinigende stoffen en is vrijgesteld aan het toetsen aan de grenswaarden. Voldaan wordt aan de luchtkwaliteitswetgeving.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Jaar van planrealisatie	2020
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	500
Aandeel vrachtverkeer	2,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,48
PM ₁₀ in µg/m ³	0,08
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig	

NIBM tool beoogde ontwikkeling

Ter plaatse van het plangebied wordt een kantoorpand gebouwd. Dit valt onder de categorie: 'kantoorlocaties met een bruto vloeroppervlak van niet meer dan 100.000 m² bij één ontsluitingsweg en 200.000 m² bij twee ontsluitingswegen' (Besluit NIBM). Deze ontwikkeling draagt dan ook 'niet in betekenende mate' bij aan de luchtkwaliteit ter plaatse.

4.6 Natuurbescherming

De wet- en regelgeving voor de groene waarden betreft de Wet natuurbescherming, de Wet milieubeheer, de Gemeentewet en de Wet ruimtelijke ordening.

De bescherming van de groene waarden kent in de wet- en regelgeving verschillende invalshoeken: gebiedsbescherming, soortenbescherming, bomenbescherming areaalbescherming en netwerkbescherming. Op elk wordt ingegaan.

4.6.1 Gebiedsbescherming

In de Wet natuurbescherming (Wnb) is de gebiedsbescherming van bijzondere natuurgebieden, de zogenoemde Natura2000-gebieden, overgenomen uit de Natuurbeschermingswet 1998. Hieraan voorafgaand is in januari 2006 de formele aanwijzingsprocedure van Natura 2000-gebieden gestart. Na deze aanwijzing is de gebiedsbescherming uit de Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn geïmplementeerd in de Natuurbeschermingswet 1998 en sinds 1 januari 2017 in de Wet natuurbescherming. Daarmee vervalt de rechtstreekse werking van de Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn in Nederland.

In Den Haag dient rekening te worden gehouden met de Natura2000-gebieden: Meijendel & Berkheide (inclusief Harstenhoek, Oostduinen en Vlake van Waalsdorp), Westduinpark & Wapendal (inclusief Bosjes van Poot) alsmede Solleveld & Kapittelduinen (inclusief landgoed Ockenburgh, Hyacintenbos, van Leydenhof en Westduinen). Dit betreft Habitatrichtlijngebieden. Er zijn geen Vogelrichtlijngebieden in de gemeente Den Haag.

Indien ontwikkelingen en activiteiten in het plangebied een significant negatief effect kunnen hebben op een Natura 2000-gebied, dient een habitattoets uitgevoerd te worden. Is er op grond van de Wet milieubeheer (Wm) sprake van een passende beoordeling dan is een MER nodig. Voor de andere gevallen kent de Wm de vormvrije merbeoordeling. In het bestemmingsplan dient aangegeven te worden in hoeverre de uitvoering van het plan onder de verplichtingen vanuit deze wet valt.

De kortste afstand tussen het plangebied en een Natura2000-gebied bedraagt circa 9 kilometer.

4.6.2 Natuurnetwerk Nederland

Om het nationale ruimtelijke beleid te borgen in bestemmingsplannen is op grond van de Wet ruimtelijke ordening door het Rijk het Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening (BARRO) van kracht. Daarin wordt de mogelijkheid geboden om stelsels van natuurgebieden van internationaal of nationaal belang aan te wijzen dat strekt tot de veiligstelling van ecosystemen met de daarbij behorende soorten - het natuurnetwerk Nederland. Deze gebieden moeten bij provinciale verordening worden aangewezen en hun ligging geometrisch vastgelegd. Ook de Wnb kent een gelijke bepaling voor dit netwerk. De door Provinciale Staten van Zuid-Holland vastgestelde Verordening Ruimte 2014 vervult deze functie. In artikel 2.3.2.1 van deze verordening wordt gesteld dat een bestemmingsplan voor gronden binnen dit netwerk, met bestaande natuur, waarvan de plaats geometrisch is bepaald en verbeeld op kaart 8, geen bestemmingen aanwijst die de instandhouding en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van deze gebieden significant beperken, of leiden tot een significante vermindering van de oppervlakte, kwaliteit of samenhang van die gebieden.

Het plangebied is niet aangewezen tot onderdeel van het natuurnetwerk Nederland.

4.6.3 Soortenbescherming

Verder heeft de Wnb de bescherming van planten- en diersoorten uit de Flora- en faunawet overgenomen. De wet gaat ervan uit dat zonder uitdrukkelijke toestemming geen schade mag worden toegebracht aan beschermde dieren of planten. Dit betekent dat het gaat om het effect van een handeling op beschermde soorten.

De wet kent drie aparte beschermingsregimes voor:

1. soorten van de Vogelrichtlijn;
2. soorten van de Habitatrichtlijn, het Verdrag van Bern en het Verdrag van Bonn;
3. andere soorten die vanuit nationaal oogpunt zijn beschermd.

Hierbij hebben enkele wijzigingen plaatsgevonden in de soorten die beschermd zijn. De wet legt een zorgplicht op voor alle dieren en planten in Nederland, bijvoorbeeld door eisen te stellen aan de wijze en het tijdstip van uitvoering van bouwplannen waarbij men rekening houdt met het voortplantingsseizoen en met winterverblijfplaatsen en waardoor dieren niet onnodig worden verontrust. Ook legt de wet een beschermingsplicht op voor een groot aantal met name genoemde soorten. De wet bevat verbodsbepalingen voor het verwijderen van beschermde plantensoorten van hun groeiplaats, het beschadigen, vernielen, wegnemen of verstoren van voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen van beschermde diersoorten en het opzettelijk verontrusten van een beschermde diersoort. Voor de algemene beschermde soorten geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen een algemene vrijstelling, voor andere soorten die strenger zijn beschermd (veermuizen, vogels, eekhoorns) kan onder voorwaarden een ontheffing worden aangevraagd.

Uit ons bekende monitoringsgegevens blijkt dat er op of vlakbij het plangebied een paarterritorium van de gewone dwergveermuis is/kan zijn. De quick scan uit de bijlage sluit dit ook niet uit. In het kader van de bouwplanbehandeling zal hiernaar nader onderzoek dienen plaats te vinden.

4.6.4 Bescherming bossen

De Wnb beschermt geen houtopstanden binnen de bebouwde kom. Waar de grens van de bebouwde kom ligt, wordt bepaald door de gemeenteraad. Anders dan de naam wellicht doet vermoeden, gaat het hier niet om de grens van de bebouwde kom op grond van de Wegenverkeerswet. Aangezien de gemeente op 1 januari 2017 nog geen (nieuwe) komgrens op grond van deze wet heeft vastgesteld geldt volgens artikel 9.9 van de Wnb de komgrens zoals die door de gemeenteraad op 5 maart 1998 is vastgesteld onder de Boswet (RIS 021312).

Deze gebieden vallen per 1 januari 2017 onder de werking van de Wnb. Dit betekent dat duurzame instandhouding van het bos is verzekerd en wat bos is ook bos moet blijven. Financiële tegemoetkomingen (subsidies) van Rijk en Provincie zijn mogelijk. Bescherming vindt plaats door middel van een meldings- en herplantingsplicht.

4.6.5 De Wet natuurbescherming: meld- en herplantingsplicht

De Wnb kent voor de meld- en herplantingsplicht voor het vellen van houtopstanden. Houtopstanden die onder de werking van de Wet natuurbescherming vallen, mogen alleen worden gekapt als aan bepaalde voorwaarden is voldaan. Allereerst moet de kap van te voren worden gemeld. Voor dunningen is de meldings- en herplantingsplicht niet van toepassing. Anders dan onder de Boswet moet de kap vanaf 1 januari 2017 worden gemeld bij Gedeputeerde Staten van de provincie. Provinciale staten kunnen bij verordening regels stellen over de melding en bepalen welke gegevens moeten worden verstrekt, de termijn en de wijze waarop moet worden gemeld en over de wijze waarop moet worden herbeplant. Na de (gemelde) kap dient de eigenaar van het bos ervoor te zorgen dat drie jaar na het kappen van het bos, hetzelfde areaal bos aanwezig is in de vorm van jonge beplanting. Het herbeplanten van het perceel kan plaatsvinden door aanplant, bezaaiing, natuurlijke verjonging of op andere wijze realiseren van een nieuwe houtopstand.

4.6.6 Houtopstanden

Ook voor de reikwijdte van te beschermen houtopstanden is in de Wnb grotendeels aangesloten op de oude Boswet. Wederom geldt de meld- en herplantingsplicht voor houtopstanden van 10 are en groter en een bomenrij van 20 bomen. De term 'houtopstand' is gedefinieerd als een zelfstandige eenheid van bomen, boomvormers, struiken, hakhout of griend. Niet voor alle houtopstanden die aan deze vereisten voldoen, geldt de meld- en herplantingsplicht. Net zoals onder de werking van de Boswet zijn bomen op erven en tuinen en een rij wilgen of populieren op of langs landbouwgronden uitgezonderd. Ook is in de Wet natuurbescherming gedacht aan de praktische problemen bij de productie van hout als biomassa. Populieren, wilgen, essen of elzen die zijn bedoeld voor de productie als houtige biomassa zijn uitgezonderd van de meld- en herplantingsplicht indien tenminste eens per tien jaar wordt geoogst, de beplanting na 1 januari 2013 is aangelegd en aan bepaalde beplantingseisen is voldaan. Italiaanse populieren, linden, paardenkastanjes en treurwilgen worden vanaf 1 januari 2017 -in tegenstelling tot voorheen onder de Boswet - wél beschermd.

4.6.7 Bomenbescherming

In de op grond van de Gemeentewet door de gemeenteraad vastgestelde Algemene Plaatselijke Verordening (APV) is de bescherming van bomen vastgelegd. Volgens de APV van Den Haag, artikel 2.80 e.v., is voor het kappen van bomen een omgevingsvergunning nodig (RIS 174540). Door deze bescherming kunnen belangen zorgvuldig worden afgewogen voordat een omgevingsvergunning wordt afgegeven dan wel geweigerd. Daarnaast is een mogelijkheid opgenomen om monumentale bomen aan te wijzen. Monumentale bomen hebben een hogere beschermingsstatus. Voor een volledig overzicht van de monumentale bomen in Den Haag is op de website van de gemeente Den Haag de meest actuele lijst en kaart terug te vinden.

4.7 Bodemkwaliteit

4.7.1 Wettelijk kader

Een verontreinigde bodem kan zorgen voor gezondheidsproblemen en tast de kwaliteit van het natuurlijk leefmilieu aan. Daarom is het belangrijk om bij ruimtelijke plannen de bodemkwaliteit mee te nemen in de overwegingen. De Wet bodembescherming (hierna: Wbb), het Besluit bodemkwaliteit en de Woningwet stellen grenzen aan de aanvaardbaarheid van verontreinigingen. Indien bij planvorming blijkt dat (ernstige) verontreinigingen in het plangebied aanwezig zijn, wordt op basis van de aard en omvang van de verontreiniging én de aard van de ruimtelijke plannen beoordeeld welke gevolgen dit heeft.

4.7.2 Wet bodembescherming

De Wbb regelt zaken rond bodembescherming en bodemsanering. Vertrekpunt van de Wbb is dat in het merendeel van de gevallen van bodemverontreiniging, de daadwerkelijke bodemsanering wordt meegenomen in de ontwikkeling dan wel herontwikkeling van plangebied of projectlocatie. De wettelijke doelstelling is functiegericht saneren. De wet houdt rekening met het gebruik van de bodem en de (im)mobiliteit van de verontreiniging. De volgende uitgangspunten overheersen:

- a. het geschikt maken van de bodem voor het voorgenomen gebruik;
- b. het beperken van blootstelling aan en de verspreiding van de verontreiniging;
- c. het wegnemen van actuele risico's.

Saneringsverplichtingen zijn gekoppeld aan ontoelaatbare risico's die samenhangen met het huidige en toekomstige gebruik van de bodem. Het is niet nodig de hele locatie aan te pakken. Er kan ook sprake zijn van deelsaneringen of een gefaseerde aanpak.

4.7.3 Situatie in het plangebied

Het plangebied is momenteel in gebruik als onderdeel van het defensiecomplex.

Binnen het plangebied en in de directe omgeving hebben geen bedrijven met bodembedreigende activiteiten hun vestiging (gehad). Ook zijn geen ondergrondse brandstoftanks bekend. Het plangebied is niet gelegen in een milieubeschermingsgebied voor grondwater.

Het plangebied ligt in stadsdeel Leidschenveen-Ypenburg. De bodem van het plangebied is op basis van de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Den Haag (2013–2023) schoon (klasse AW2000).

Op de locatie is in 2018 en 2019 bodemonderzoek uitgevoerd. Uit de onderzoeken is gebleken dat op de locatie sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging met lood. Op 18 januari 2019 hebben wij een BUS-melding ontvangen. Hierin is opgenomen dat de sterk verontreinigde grond, vanaf maaiveld tot 1,2 m-maaiveld wordt gesaneerd door middel van ontgraving tot niveau terugsaneerwaarde (klasse wonen).

Op 29 januari 2019 hebben wij vastgesteld, dat deze melding voldoet aan de daaraan gestelde vereisten, bij brief met kenmerk CDH-2019-00010161.

De sanering is inmiddels uitgevoerd. Daarmede is de locatie geschikt voor de beoogde bestemming.

4.8 Windhinder en bezonning

Onderdeel van de toetsing voor stedenbouwkundige plannen, bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen worden de door de gemeenteraad vastgestelde normen voor windhinder en bezonning gehanteerd (RIS 170509).

4.8.1 Algemeen

Indien het project niet voldoet aan de normen dan kan het project worden geweigerd dan wel desalniettemin worden besloten dat onder voorwaarden met de planontwikkeling wordt ingestemd. Naast bezonning en wind weegt de gemeente immers nog vele andere aspecten af zoals architectonische vormgeving, functies, verkeer, parkeren, financiën, volkshuisvesting, sociale veiligheid et cetera.

Onderdeel van de afweging is ook dat er voorwaarden (financieel en materieel) kunnen worden opgelegd aan de initiatiefnemer om maatregelen te nemen aan de vormgeving van het project en/of in de openbare ruimte met het oog op de reductie van windhinder. Overeenkomstig de nieuwe Wet ruimtelijke ordening kunnen deze eisen worden vastgelegd in een grondexploitatieplan of in een overeenkomst met de initiatiefnemer. De gemeente heeft als taak om al deze aspecten op een evenwichtige wijze tot gelding te laten komen. Het spreekt voor zich dat het aspect veiligheid/gevaar en een slecht klimaat bij wind een hard punt moet zijn. Indien hiervan toch wordt afgeweken dan moeten daarvoor zwaarwegende

redenen zijn. De overige aspecten t.a.v. wind en bezonning maken deel uit van de genoemde bredere afweging. Afwijking van die normen is in concrete gevallen mogelijk als de totale belangenafweging daartoe noopt.

4.8.2 Windhinder

Van windhinder is sprake als gedurende een te groot aantal uren per jaar een bepaalde windsnelheid wordt overschreden. Dit treedt op rond hoge gebouwen wanneer er sprake is verhoogde windsnelheden, die het verblijf in de directe omgeving van deze gebouwen onaangenaam of zelfs gevaarlijk maken. In Nederland bestaat tot op heden geen wetgeving ter voorkoming van windhinder. Over het algemeen wordt gesteld dat voor gebouwen hoger dan 30 meter windonderzoek noodzakelijk is. De gemeente Den Haag sluit zich wat betreft beleid ten aanzien van windhinder aan op de NEN 8100. Hierin wordt aangegeven wanneer onderzoek naar wind bij bouwwerken nodig is, hoe het onderzoek moet worden uitgevoerd, aan welke eisen moet worden getoetst en hoe rapportage moet plaatsvinden. De gemeente Den Haag hanteert als ondergrens een 'matig' windklimaat. Een 'slecht' windklimaat wordt slechts bij hoge uitzondering en onder nadere voorwaarden toegestaan

Door de situering en hoogte van het te realiseren kantoorgebouw is van een windhinderonderzoek afgezien.

4.8.3 Bezonning

De realisatie bouwwerken kunnen gevolgen hebben voor de schaduwwerking in de omgeving. Binnen Nederland worden er geen formele eisen gesteld aan de bezonning van woningen of andere bouwwerken. Gemeenten zijn dus vrij om hun eigen eisen te stellen aan de bezonning. Gemeente Den Haag sluit grotendeels aan op de 'lichte TNO-norm'. De Haagse bezonningsnorm gaat er vanuit dat de ondergrens op tenminste twee mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari tot 21 oktober, uitgaande van een zonhoogte van eer dan 10 graden, moet liggen. In afwijking van de lichte TNO-norm is in de Haagse norm de bezonning van gevels maatgevend, onafhankelijk van de plaats van de ramen. De Haagse bezonningsnorm is van toepassing op de omgeving van de te realiseren nieuwbouw en geldt voor bouwwerken vanaf een hoogte van 25 meter of indien de nieuwbouw tenminste 1,5 maal hoger is dan de gemiddelde hoogte van de omgeving.

Uit een verricht bezonningsonderzoek is gebleken dat aan de Haagse bezonningsnorm wordt voldaan. Dit onderzoek is als Bijlage 11 bij deze toelichting opgenomen.

Hoofdstuk 5 Planbeschrijving

5.1 Inleiding

In de voorgaande hoofdstukken zijn de bestaande situatie (hoofdstuk 2), het beleidskader (hoofdstuk 3) en de milieukwaliteitseisen (hoofdstuk 4) uiteengezet. Dit diende ertoe om de nodige kennis te vergaren omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen voor het bestemmingsplan. In paragraaf 5.2 en 5.3 wordt het plan en de ontwikkelingen beschreven en in paragraaf 5.4 worden de duurzaamheidsaspecten beschreven.

Aan de hand hiervan wordt in paragraaf 5.5. een verantwoording van de in het plan gemaakte keuze van bestemmingen gemaakt. Met deze keuze kan de opzet van het bestemmingsplan in paragraaf 5.6 en de bestemmingen globaal beschreven worden.

5.2 Beschrijving van het plan

Het bestemmingsplan is ontwikkelend van aard. De ontwikkelingen worden in paragraaf 5.3 beschreven.

5.3 Ontwikkelingen

5.3.1 Beschrijving van het programma

Het initiatief betreft een kantoorgebouw voor de politie. Bij dit kantoor zijn twee parkeerterreinen voorzien. Een gebouwde parkeervoorziening welke is bedoeld voor dienstauto's, en een open terrein voor circa reguliere motorvoertuigen. Daarnaast zijn er ondersteunende functies zoals een fietsenstalling en een schietbaan. De ontwikkeling voorziet in ruime mate aan de gemeentelijke parkeernormen.

5.3.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

De 'ladder voor duurzame verstedelijking' is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geïntroduceerd en vastgelegd als procesvereiste in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Dit bestemmingsplan omvat een nieuwe ontwikkeling van een kantoor op een locatie die nu nog niet bebouwd is waardoor verantwoord dient te worden dat er behoefte is aan nieuwe ruimte voor dit kantoor op deze locatie.

Het politiekantoor is een specifieke functie, die afwijkt van andere kantoren. Belangrijke voorwaarde voor het politiekantoor is dat het centraal in het verzorgingsgebied (de veiligheidsregio Den Haag) ligt, en dat de aanrijtijden klein zijn. Op deze manier kan de inzet van de politie in de regio goed worden gefaciliteerd en kan een bijdrage worden geleverd aan de veiligheid. Een ligging dichtbij de afslag van de snelweg A13 is daarom van belang voor het goed functioneren van het politiekantoor.

Ook is een goede beveiliging van het politiekantoor van belang. Doordat de beoogde locatie deel uit maakt van een bestaand defensie terrein is al voor een belangrijk deel voorzien in de voorwaarden voor een adequate beveiliging van het terrein. Zo wordt de entree van het terrein van het politiekantoor gedeeld met de entree van het defensie terrein. Ook heeft het politiekantoor, vanwege de aard van de werkzaamheden, een grote parkeerbehoefte.

Alternatieve locaties die in deze mate voorzien in deze specifieke voorwaarden van het politiekantoor zijn niet beschikbaar in het verzorgingsgebied van dit kantoor.

5.3.3 Stedenbouwkundige opzet van het plan

Het plan is zo opgezet dat het nieuw op te richten terrein van de politie in ruimtelijk opzicht samenhang vertoont met het naastgelegen defensie terrein. Zo wordt voorkomen dat de langgerekte strook tussen Brasserskade en Henricuskade versnipperd raakt.

Het programma is centraal op het plot gesitueerd waardoor er aan de buitenranden van het perceel ruimte overblijft voor een robuuste groene rand waardoor het terrein de groene uitstraling naar buiten toe behoudt. Het 'interieur' van deze groene kamer wordt gevormd door het politiekantoor (met gebouwde

parkeervoorziening) en een parkeerterrein. Het gebouw is aan de oostzijde van het plangebied gesitueerd.

Voor de ontsluiting van het politiekantoor wordt gebruik gemaakt van de bestaande interne ontsluitingsroute welke centraal over het defensie terrein loopt. Het nieuwe politiekantoor is gepositioneerd op het einde van deze route waardoor het gebouw een beëindiging vormt van het defensie terrein.

Het gebouw heeft een heldere, eenvoudige volumeopbouw dat bestaat uit een samengesteld volume; een basement met daarbovenop een hoofdvolume. Het basement biedt ruimte aan de gebouwde parkeervoorziening voor dienstauto's. In het hoofdvolume komen kantoorruimtes. Aan de noordzijde is als een lager langgerekt element een inpandige schietbaan opgenomen.

Het kantoor- en schietbaanvolume en het parkeervolume worden in samenhang ontworpen zodat eenheid ontstaat tussen basement en kantoorvolume. Het bouwplan is alzijdig ontworpen, waarbij alle zijden worden beschouwd als voorkanten. Het basement wordt aan de zijde van het parkeerterrein voorzien van transparante plint met daarin de entree van het kantoor.

5.3.4 Ontsluiting en parkeren

Voor de ontsluiting van het politiekantoor wordt gebruik gemaakt van de bestaande ontsluitingsroute van het defensie terrein. Deze route sluit direct aan op de aansluitingsweg van de Ypenburgse ringweg op de A13.

De twee bestaande calamiteiteningangen van het defensie terrein aan de Brasserskade en Henricuskade worden gehandhaafd. Het stedenbouwkundige plan is zo opgezet dat het niet onmogelijk wordt gemaakt dat het politiekantoor in de toekomst een eigen entree kan krijgen door de calamiteiteningang aan de Brasserskade op te waarderen tot ingang van het terrein van het politiekantoor.

Bij het politiekantoor zijn twee parkeerterreinen voorzien. Een gebouwde parkeergarage op de begane grond welke is bedoeld voor dienstauto's, en een open terrein voor reguliere motorvoertuigen.

5.3.5 Groen

Om de ontwikkeling mogelijk te maken moet beplanting deels worden verwijderd waardoor bestaande groene waarden aangetast worden.

Om het groene karakter van het plangebied te behouden is het bouwvlak zo gepositioneerd dat de randen van het terrein groen blijven. Het bouwvlak is dusdanig gepositioneerd het zich deels bevindt ter plaatse van een op de locatie aanwezige tennisbaan en dat de centraal op het terrein staande bomen welke in de bomeninventarisatie (zie bijlage) als behoudenswaardig zijn aangewezen buiten het bouwvlak staan. Een viertal bomen zal op het terrein worden verplaatst.

Ten behoeve van een robuuste groenstructuur, welke zowel in de winter als in de zomer een robuuste groene uitstraling heeft, worden waar mogelijk bestaande bomen gehandhaafd en aangevuld met nieuwe aanplant zodat een dicht beplante groenstructuur ontstaat, bestaande uit diverse soorten. De soorten worden dusdanig gekozen dat deze een bijdrage leveren aan de biodiversiteit. Inzicht van buitenaf op het terrein kan voorkomen worden door het toepassen van groenblijvende beplanting.

5.3.6 Water

Het plangebied ligt ingeklemd tussen twee waterlopen. Het bouwvlak is op afstand van deze waterlopen geprojecteerd zodat de continuïteit van de waterlopen geborgd wordt. Behoudens twee tennisbanen en een parkeerterrein is het plangebied onverhard. De realisatie van een politiekantoor met bijbehorend parkeerterrein betekent dat de verharding toeneemt waardoor er maatregelen getroffen moeten worden om het verlies aan infiltratiemogelijkheden te compenseren.

Op 26-07-2019 heeft over het bouwplan overleg plaatsgevonden met het Hoogheemraadschap van Delfland. Het Hoogheemraadschap kan met de voorgenomen ontwikkeling instemmen indien aan de volgende eisen en voorwaarden wordt voldaan:

1. De werkzaamheden (o.a. funderingsbalk en ophogen polderkade) liggen volgens de leggerkaart

Delfland in het waterstaatswerk (roze gedeelte) en beschermingszone (lichtgroene gedeelte) van de langs liggende polderkade van de Lage Broekpolder. Het leggen van de funderingsbalk in het waterstaatswerk is akkoord indien het binnentalud van het waterstaatswerk niet wordt doorsneden met de betreffende funderingsbalk. (Heipalen mogen deze wel doorsnijden)

Aan deze voorwaarden wordt als volgt voldaan:

Er dient een aanvraag voor een watervergunning te worden gedaan via omgevingsloket met de volgende documenten:

- Een overzichtstekening met waar de werkzaamheden bevinden;
- Een dwarsprofiel met daarop de fundering met eventueel relevante details(waterkering relatie).
- Eventueel een stabiliteitsberekening van de polderkade indien dit nodig is .

5.3.7 Projectbesluiten en omgevingsvergunningen

In het plangebied zijn in het verleden geen projectbesluiten en (ontwerp)omgevingsvergunningen verleend.

5.3.8 Functiewijzigingen

In het plangebied hebben zich geen functiewijzigingen voorgedaan.

5.4 Duurzaamheid

5.4.1 Duurzaamheid in dit bestemmingsplan

De ontwikkeling voldoet aan de voorwaarden zoals gesteld aan de ladder van duurzame verstedelijking. In de stedenbouwkundige configuratie van het plan is rekening gehouden met de duurzaamheidsambities zoals verwoord in het duurzaamheidsbeleid in hoofdstuk 3 van deze toelichting.

Conform Agenda Ruimte voor de Stad dient verdichting van de stad gepaard te gaan met vergroening en verduurzaming. Omdat de oprichting van een politiekantoor op deze locatie een verdichting is, is bij de opzet van het stedenbouwkundig plan rekening gehouden met duurzaamheidsaspecten en vergroening. Concreet zijn de volgende maatregelen getroffen:

1. De oppervlakte van het bouwvlak is beperkt zodat het beoogde programma gestapeld uitgevoerd moet worden in plaats van dat het programma uitgesmeerd wordt over het gehele plangebied. Hierdoor is er ruimte overgebleven voor een groenstructuur rondom.
2. Het bouwvlak en bijbehorend parkeerterrein zijn gepositioneerd op een open plek midden in het bomenrijke plangebied. Hierdoor blijft het aantal te kappen bomen enigszins beperkt.
3. Het bouwvlak en het parkeerterrein zijn in het midden van het plangebied gepositioneerd waardoor de waterlopen aan weerszijden van het plangebied onbebouwde groene oevers houden.

Daarnaast zijn voorwaarden geformuleerd welke bijdragen aan een vergroening en verduurzaming van het plangebied. Het betreft de volgende maatregelen:

- Het buitenterrein moet klimaatbestendig ingericht worden waarbij de waterbergingsopgave moet worden meegenomen in het buitenruimteontwerp.
- De zijgevels en achtergevel van het basement worden landschappelijk ingepast door toepassing van groene gevels zodat het gebouw zich harmonieus in de groene omgeving voegt.
- In de groene rand rondom het politiekantoor worden bestaande waardevolle bomen gehandhaafd en aangevuld met nieuwe aanplant zodat een stevige groenstructuur ontstaat, bestaande uit diverse soorten. De soorten worden dusdanig gekozen dat deze een bijdrage leveren aan de biodiversiteit.

5.4.2 Gebiedsgericht milieubeleid

Handleiding Gebiedsgericht Milieubeleid

Een belangrijk instrument bij samenwerking tussen ruimtelijke ordening en milieu is het Gebiedsgericht Milieubeleid (2005).

Het gebiedsgericht milieubeleid maakt onderscheid tussen drie verschillende ambitieniveaus:

- Milieu Basis: ambities die aansluiten bij de bestaande wet- en regelgeving en het bestaande gemeentelijk beleid.
- Milieu Extra: ambities die een stuk verder gaan dan het wettelijke minimum.
- Milieu Maximaal: de maximaal haalbare ambitie voor een thema.

Het plangebied Brasserskade behoort tot het gebiedstype Wonen. Bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied zijn de bovengenoemde milieuanbities richtinggevend.

Thema	Welk ambitietype?	Wordt de ambitie in het plangebied gerealiseerd?	Kwalitatieve uitwerking
Bodem	Extra	gedeeltelijk	bijvoorbeeld: Voor die delen van het plangebied waar herinrichting en/of nieuwbouw plaatsvindt en waar nog geen onderzoek en/of sanering heeft plaatsgevonden, zal bodemonderzoek moeten worden uitgevoerd en eventueel gesaneerd moeten worden. Vanuit het aspect bodem is er geen verschil in het gebruik van een gebied voor defensiedoeleinden of als politiekantoor.
Externe veiligheid	Maximaal	ja	Er vindt geen transport van gevaarlijke stoffen plaats. Bedrijven met een extern veiligheidsrisico mogen niet worden gevestigd.
Geluid	Maximaal	ja	Het plangebied wordt niet omsloten door drukke doorgaande wegen.
Lucht	Maximaal	ja	De ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt, dragen niet in betekenende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.
Mobiliteit	Extra	ja	Parkeernorm volgens de Nota Parkeernormen
Schoon	ExtraExtra	nee/ja	Het plangebied is privaat terrein. De eigenaar van het terrein moet het terrein schoon houden conform de bestaande wet- en regelgeving en het bestaande gemeentelijk beleid.
Water	Ambities per poldereenheid	ja	Binnen het thema water zijn de volgende onderwerpen voor het plangebied van belang: waterkwantiteit, waterkwaliteit en ecologie, veiligheid en waterkering en afvalwater en riolering. Het plan heeft geen nadelige effecten op de waterkwaliteit.
Natuur	Extra	ja	In of op korte afstand van het plangebied is geen Natura-2000 gebied gelegen. De stedelijke ecologische verbindingzones zijn voor het grootste deel beschermd met een groen bestemming.
Klimaat	Maximaal	ja	De rijksoverheid en de bouwpartijen in Nederland hebben afgesproken uiterlijk in 2020 alle nieuwbouw CO ₂ -neutraal te bouwen, met een tussenstap van 50% CO ₂ -reductie in 2015.

5.5 Keuze en verantwoording van bestemmingen

5.5.1 Het digitale bestemmingsplan

Een belangrijk onderdeel van Wet ruimtelijke ordening (Wro) vormt de digitaliseringsverplichting. De Wro bepaalt dat een bestemmingsplan digitaal raadpleegbaar en uitwisselbaar moet zijn. Dit heeft onder meer geleid tot de introductie van twee nieuwe begrippen: 'digitale verbeelding' en de 'analoge verbeelding'.

Het bestemmingsplan bestaat uit een digitale verbeelding (plankaart), regels en een toelichting en is digitaal raadpleegbaar. De eerste twee onderdelen zijn juridisch bindend, de toelichting is juridisch niet bindend maar helpt bij de interpretatie van de kaart en de regels.

De 'digitale verbeelding' is een interactieve raadpleegomgeving die o.a. via het internet (www.ruimtelijkeplannen.nl) die de gehele inhoud van het bestemmingsplan ontsluit overeenkomstig de SVBP2012: Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 van de Regeling standaarden ruimtelijke ordening 2012. Door een muisklik op een bepaalde plek verschijnen de bijbehorende regels voor die locatie in een nieuw tabblad in beeld. Onder de term digitale verbeelding wordt dan ook niet alleen het ruimtelijk beeld, maar ook de daarbij behorende juridische informatie (regels) verstaan. Indien de digitale en de analoge verbeelding tot interpretatieverschillen leiden, is de digitale verbeelding beslissend.

Onder analoge verbeelding wordt verstaan: alle te verbeelden informatie van een ruimtelijk plan op papier. De term analoge verbeelding is dus een synoniem voor de tot nu toe altijd gebruikte term plankaart.

Op de bij het onderhavige bestemmingsplan Brasserskade behorende verbeelding zijn alle noodzakelijke en op grond van het Besluit ruimtelijke ordening vereiste gegevens ingetekend. Er is daarbij onderscheid gemaakt in bestemmingen en aanduidingen op de verbeelding. De bestemmingen zijn de belangrijkste elementen. Elk stuk grond van het plangebied heeft een bestemming. Deze wordt zichtbaar gemaakt door middel van een kleur, op de digitale verbeelding wordt de informatie in een aparte deel van het scherm zichtbaar, op de analoge verbeelding al dan niet in combinatie met een letter, ter aanduiding van de bestemming en een getal dat de maximale toegestane (goot- en nok)hoogte en/of het bebouwingspercentage aangeeft. Op deze wijze is het mogelijk om te zien welke bestemmingen zijn gegeven aan de gronden en opstellen binnen het plangebied. Elke op de verbeelding aangegeven bestemming is gekoppeld aan een bestemmingsartikel in de regels. De regels laten vervolgens bij elke bestemming zien op welke wijze gronden binnen de desbetreffende bestemming gebruikt mogen worden. Daarbij wordt onder meer verwezen naar aanduidingen op de plankaart. Aanduidingen geven dientengevolge, in samenhang met de regels, duidelijkheid over wat binnen een bestemmingsvlak al dan niet is toegestaan.

Op de digitale en analoge verbeelding van de plankaart zijn bouwhoogten aangegeven. Gekoppeld aan bouwvlakken is een maatvoering voor (goot- en nok)hoogte, afgerond in meters en conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012, opgenomen. De waarde op de plankaart geeft de maximaal toegelaten (goot- en nok)hoogte van een gebouw aan. Daarnaast wordt ook in de bouwregels van het bestemmingsplan een en ander bepaald over bouwhoogten.

Bij het bepalen van de daadwerkelijke hoogte van gebouwen is gebruik gemaakt van stereokartering met behulp van luchtfoto's. De maximaal toegelaten bouwhoogte kan afwijken van de daadwerkelijke hoogte van een gebouw: aan het vaststellen van een maximale bouwhoogte liggen stedenbouwkundige overwegingen ten grondslag.

Voorts wordt de opzet van het bestemmingsplan ingegeven door de relevante beleidskaders en omgevingsfactoren. In onderstaande tabellen (beslissingstabel) is aangegeven op welke onderdelen de in dit bestemmingsplan beschreven beleidskaders en omgevingsfactoren hun vertaling hebben gevonden in het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Deze paragraaf vormt dan ook als het ware de schakel tussen de toelichting van het bestemmingsplan en de daarbij behorende regels en plankaart.

De analoge verbeelding wordt, gelet op de aard en omvang van het plangebied, afgedrukt op een topografische ondergrond met een schaal van 1:1000.

5.5.2 Keuze en verantwoording van de bestemmingen

Beleidskader	Vertaling in het bestemmingsplan
Ruimtelijk beleid	
In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte wordt de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. De ladder voor duurzame verstedelijking is kaderstellend voor alle juridisch verbindende ruimtelijke plannen van de decentrale overheden.	Een politiekantoor is een specifieke functie, die niet te vergelijken is met andere kantoren. Belangrijke voorwaarde is dat een politiekantoor centraal in het verzorgingsgebied (de veiligheidsregio Den Haag) ligt. Op deze manier kan de inzet van de politie in de regio goed worden gefaciliteerd en kan een bijdrage worden geleverd aan de veiligheid. Bovendien heeft een politiekantoor behoefte aan een bepaalde mate van beveiliging. Daarnaast heeft een politiekantoor, vanwege de aard van de werkzaamheden, een grote parkeerbehoefte. Er is vanuit de maatschappij behoefte aan goed bereikbare politiekantoren, om de inzet van de politie in de regio goed te kunnen faciliteren. Deze locatie voldoet daaraan. Derhalve voldoet de ontwikkeling aan het gestelde in de ladder voor duurzame verstedelijking.
De Provinciale Structuurvisie "Visie op Zuid-Holland" en de provinciale "Verordening Ruimte" zet in op een samenhangend stedelijk en landschappelijk netwerk, goede bereikbaarheid, een divers aanbod van woon- en werkmilieus in een aantrekkelijk landschap met ruimte voor water, landbouw en natuur.	Het plangebied ligt in het gebied 'Beter benutten bebouwde ruimte' en wordt gezien als onderdeel van de bestaande stad. Het toevoegen van bebouwing past binnen het gevoerde beleid. Het Provinciaal beleid ten aanzien van kantoren is verder uitgewerkt in de Verordening ruimte. De provincie hanteert een selectief kantorenbeleid. In principe worden nieuwe kantoren alleen binnen concentratielocaties toegestaan. Er zijn echter uitzonderingen mogelijk. Het gaat daarbij allereerst om kantoren die zijn gericht op de lokale omgeving, bijvoorbeeld gemeentehuizen. Het politiekantoor valt daar ook onder, het is een specifieke kantoorvorm die centraal en op een goed bereikbare plaats in een verzorgingsgebied moet liggen. Zie ook de Ladder voor duurzame verstedelijking.
De Verordening Ruimte laat uitbreiding van detailhandel slechts toe op plekken die gelegen zijn binnen bestaande winkelconcentraties en kantoren binnen de bestaande haltes van het Zuidvleugelnet.	Niet van toepassing op het plangebied.
De Structuurvisie / Haagse Verdichting / Agenda Ruimte voor de Stad houdt voor toelichting Bestemmingsplan Brasserskade in dat invulling wordt gegeven aan:	
dat langs doorgaande wegen en groen wordt uitgegaan van minimaal vijf bouwlagen.	Niet van toepassing op het plangebied.
optoppen (dakopbouwen)	Niet van toepassing op het plangebied.
verruiming van mogelijkheden voor bouwen van aan- en bijgebouwen;	Niet van toepassing op het plangebied.
functiewijziging (ombouwen van kantoorgebouwen naar woningbouw);	Niet van toepassing op het plangebied.

dubbel grondgebruik.	Niet van toepassing op het plangebied.
Plangebied toelichting Brasserskade	
Masterplan	<i>Masterplan Ypenburg</i>
Stedenbouwkundig plan	Stedenbouwkundige randvoorwaarden nieuwbouw Nationale Politie, Brasserskade'
Verkeer en parkeren	
De Haagse Nota Mobiliteit hanteert een rangorde in haar wegenstructuur. Naast de hoofdwegen voor het doorgaande verkeer zijn er de wegen van een lagere orde die het verkeer tussen wijken en het buurtgebonden verkeer moeten afwikkelen: buurtontsluitingswegen (straten) en erfontsluitingswegen (verblijfs- en woonstraten). Verblijfsgebied ten slotte is openbare ruimte waar geen autoverkeer is toegestaan en waar de verkeersfunctie ondergeschikt is aan de verblijfsfunctie	Voor de ontsluiting van het politiekantoor wordt gebruik gemaakt van de bestaande ontsluitingsroute van het defensie terrein welke direct aantakt op de aansluitingsweg van de Ypenburgse ringweg op de A13.
De nota "Parkeerkader Den Haag 2010-2020" gaat mede in op het faciliteren van de parkeerbehoefte en het benutten van schaarse ruimte	In het plangebied wordt uitgegaan van parkeren op eigen terrein met een parkeerbehoefte volgens de Nota Parkeernormen.
Wonen	
De kern van de Woonvisie 2009-2020 is als Den Haag zich meer op de kaart wil zetten als woonstad, moet de stad zich versterken door meer differentiatie in woonmilieus en woonsferen te creëren en de woonkwaliteit verhogen	Niet van toepassing op het plangebied.
Economie	
Bedrijven	Niet van toepassing op het plangebied.
Detailhandel en Dienstverlening	Niet van toepassing op het plangebied.
Horeca	Niet van toepassing op het plangebied.
Kantoren	Voor het betreffende plangebied Brasserskade wordt ingezet op de dienstverlenende kantoorfunctie. De bestemming van het politiekantoor is 'maatschappelijk' met functieaanduidingen 'dienstverlening' en 'parkeren'. De functie politiekantoor is specifiek en niet te vergelijken met andere kantoren gezien de dienstverlenende functie en behoefte aan een bepaalde mate van beveiliging.
Milieuzonering zorgt ervoor dat nieuwe bedrijven een passende locatie in de nabijheid van woningen krijgen en dat nieuwe woningen op een verantwoorde afstand van bedrijven worden gesitueerd.	Het bestemmingsplan voorziet in de realisering van een kantoorpand. Een dergelijke functie heeft geen milieuzonering

5.6 Toelichting op de regels

De regels zijn als volgt ingedeeld:

1. Inleidende regels. De Inleidende regels (Artikel 1 en Artikel 2) lichten de begrippen toe die in de regels voorkomen en ook de wijze van meten (hoogte, diepte et cetera) die moet worden gehanteerd.
2. Bestemmingsregels. De Bestemmingsregels (artikel 3, 4 en 5) bevatten voor elke bestemming een omschrijving van de bestemming en bouwregels. Als specifiek voor een bestemming een afwijkingsbevoegdheid geldt, is deze in het betreffende artikel opgenomen. Daarbij is vanwege de aanwezige waterkeringszone langs de Brasserskade een dubbelbestemming opgenomen.
3. Algemene regels. De Algemene regels (artikel 6 tot en met 11) bevatten voor alle bestemmingen geldende regels: algemene bouwregels, algemene gebruiksregels, algemene aanduidingsregels, algemene afwijkingssregels en algemene procedureregels.
4. Overgangs- en slotregels. Het Overgangsrecht is opgenomen in Artikel 12, de Slotregel in Artikel 13.

5.6.1 Inleidende regels

In Begrippen worden belangrijke begrippen die in het plan veel voorkomen, nader gedefinieerd. Aandacht verdienen de begrippen aan-huis-gebonden bedrijf, en aan-huis-gebonden beroep. Wanneer in de bestemmingsregels wonen is toegestaan, is impliciet ook het uitoefenen van een aan-huis-gebonden bedrijf en/of beroep toegestaan.

Op basis van jurisprudentie mogen deze activiteiten:

- geen hinder voor de woonsituatie opleveren;
- naar de aard en visueel geen afbreuk doen aan het karakter van de woning;
- geen detailhandel en/of horeca betreffen;
- geen nadelige invloed hebben op de normale afwikkeling van het verkeer en geen parkeerproblemen in de omgeving veroorzaken.

In Wijze van meten is aangegeven hoe afstanden en maten die in de regels worden voorgeschreven, moeten worden gemeten. Het definiëren van begrippen en de aanwijzingen voor het meten, vergroten de duidelijkheid en de rechtszekerheid. De regeling voor bestaand gebruik dat afwijkt van de bestemming is onderdeel van de algemene gebruiksregels.

5.6.2 Bestemmingsregels

Groen

Deze bestemming is opgenomen om een brede groenstrook rondom de bestemming Maatschappelijk te waarborgen, waardoor een goede ruimtelijke inpassing van het kantoorgebouw en het parkeerterrein verzekerd is.

Maatschappelijk

Deze bestemming heeft betrekking op het op te richten politiekantoor en de daarbij behorende parkeergelegenheid.

Artikel 5 Waterstaat - Waterkering

Met deze dubbelbestemming wordt de aanwezige waterkering evenwijdig aan de Brasserskade beschermd.

5.6.3 Algemene Regels

Anti-dubbeltelregel: Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Algemene bouwregels: De algemene bouwregels gelden voor alle bestemmingen. In de eerste plaats

wordt hierin nu ook algemeen gesteld dat bouwwerken niet buiten bestemmings- en bebouwingsgrenzen mogen worden gebouwd. Kleine overschrijdingen van deze grenzen voor stoepen, kozijnen en dergelijke zijn wel toegestaan. Grote overschrijdingen van deze grenzen voor overstekende daken en soortgelijke delen van gebouwen zijn tot een bepaalde omvang ook toegestaan. Verder is algemeen voorgeschreven dat bouwwerken beneden peil uitsluitend zijn toegestaan binnen een bouwvlak, dat deze ondergrondse bebouwing uit niet meer dan één bouwlaag mag bestaan en is de bouw van installaties voor mobiele telecommunicatie in principe toegestaan op alle gebouwen met uitzondering van rijksmonumenten, gemeentelijke monumenten of gebouwen in een rijksbeschermd stadsgezicht. Afwijken van deze algemene bouwregels wordt geregeld in de algemene afwijkingsregels, in Afwijken van de in het plan opgenomen bouwregels

Algemene gebruiksregels: In dit artikel is een algemeen gebruiksverbod opgenomen: het is verboden de in het plan begrepen gronden en de zich daarop bevindende opstallen te gebruiken op een wijze of tot een doel, strijdig met de bestemming of met de regels van het plan.

In de Algemene aanduidingsregels zijn bepalingen opgenomen, die betrekking hebben op de bescherming van de waterstaatsbeschermingszone, die over een strook evenwijdig aan de Brasserskade loopt.

Afwijken van de algemene gebruiksregels, ook het afwijken voor het meest doelmatige gebruik, wordt geregeld in de algemene afwijkingsregels, in Algemene afwijkingsregels. Het bevoegd gezag kan in geringe mate afwijken van de maatvoering die in de bouwregels is bepaald en ook voor geringe afwijkingen in de begrenzing van bestemmings- en/of bebouwingsgrenzen. Verder is afwijken mogelijk voor de bouw van kleine nutsvoorzieningen, geluidwerende voorzieningen en containers voor huishoudelijk afval. Ten slotte is afwijken mogelijk voor het bouwen beneden peil, buiten het bouwvlak.

Een belangrijk element van dit artikel is de afwijking van het algemene gebruiksverbod: het bevoegd gezag kan afwijken van het algemene gebruiksverbod, indien strikte toepassing van het algemene gebruiksverbod leidt tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd. Wel moet dit andere gebruik aansluiten bij het gebruik conform de bestemming en mag toepassing van de afwijking niet leiden tot een bestemmingswijziging.

Overgangs- en slotregels

Overgangsrecht

De overgangsregels hebben als doel tijdens de overgang naar een nieuw bestemmingsplan de rechtstoestand vast te leggen van bouwwerken die op het tijdstip van de inwerking treding van het plan zijn gebouwd of nog gebouwd kunnen worden - dat wil zeggen waarvoor vergunning is verleend of nog te verlenen is - en die afwijken van de bouwregels in dit plan. Het tweede lid van dit artikel heeft betrekking op het gebruik van gronden en bouwwerken, voor zover dit gebruik op het tijdstip van inwerking treden van dit bestemmingsplan afwijkt van dit plan.

Slotregel

Dit artikel geeft aan onder welke naam de regels van het bestemmingsplan moeten worden aangehaald: 'Regels bestemmingsplan Brasserskade'

Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in de realisatie van een politiekantoor, alsmede in de aanleg van de daarvoor benodigde parkeergelegenheid, die deels inpandig en deels onoverdekt zal worden gerealiseerd.

In dit kader dient beoordeeld te worden of er sprake is van een bouwplan als bedoeld in art.6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Als bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, eerste lid, van de wet, wordt aangewezen een bouwplan voor:

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

Afdeling 6.2 Grondexploitatie, Artikel 6.2.1 Bro

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

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

Het onderhavige plan betreft een bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, eerste lid, van de Wro.

Daartoe wordt het volgende overwogen.

Voorliggend plan omvat de realisatie van een kantoor ten behoeve van de nationale politie met bijbehorende parkeergelegenheid.

De gemeente Den Haag sluit een anterieure overeenkomst als bedoeld in Afdeling 6.2 Grondexploitatie, Artikel 6.2.1 Bro met de initiatiefnemer, waarin de gemeentelijke kosten van medewerking volledig ten laste komen van de initiatiefnemer.

Gezien het bovenstaande wordt de beoogde ontwikkeling economisch uitvoerbaar geacht.

Hoofdstuk 7 Overleg en inspraak

7.1 Artikel 3.1.1 Bro-overleg

Het concept van het ontwerp-bestemmingsplan is op 1 april 2019 in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening aan de volgende instanties toegezonden.

1. Provincie Zuid-Holland
2. Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid
3. Hoogheemraadschap van Delfland
4. Dunea
5. GGD Haaglanden
6. Omgevingsdienst Haaglanden
7. Gemeente Delft
8. Politie Eenheid Den Haag
9. Veiligheidsregio Haaglanden
10. HTM Personenvervoer NV
11. Tennet Regio West
12. NV Nederlandse Gasunie
13. Stedin B.V.
14. Bewonersplatform Ypenburg

Van de volgende instanties is een reactie ontvangen:

3. Hoogheemraadschap van Delfland

Inhoud:

In het kader van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening heeft u het Hoogheemraadschap van Delfland het voorontwerp van het bestemmingsplan Politiekantoor Brasserskade in Den Haag toegezonden. U verzoekt Delfland een reactie kenbaar te maken op het voorontwerp van het bestemmingsplan.

Ons advies is gebaseerd op de concepttekst "20190417 Waterparagraaf politiekantoor Brasserskade", zoals wij die per mail op 17 april jl. als aanvullende informatie hebben ontvangen.

Advies

Wij geven u graag advies ten aanzien van de wateraspecten in het plan.

In de waterparagraaf worden de verschillende aspecten van de waterhuishouding besproken. Onze reactie betreft de aspecten "Waterkwantiteit", "Riolering en afvalwater", "Waterveiligheid" en "Klimaatadaptatie".

Waterkwantiteit

Zoals beschreven, is compensatie voor de toename van verharding vereist, om aan het standstill-principe te voldoen. De berekeningen met de watersleutel geven een te lage opgave aan waterberging weer, omdat de toelaatbare peilstijging kleiner is. Deze bedraagt 0,3 meter. De opgave voor waterberging zal dus groter zijn dan beschreven.

Het voorstel is de invulling van de opgave te koppelen aan en te toetsen bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor het bouwen. Hiermee kunnen wij instemmen, indien hiervoor passende regels in het bestemmingsplan opgenomen worden. Hierbij treft u een voorzet voor een dergelijke voorwaardelijke verplichting aan:

"Een bouwvergunning binnen deze bestemming ("Maatschappelijk") is uitsluitend toegestaan, indien de ontwikkeling geen negatieve effecten op de waterhuishouding heeft en hierover vóórafgaand aan de aanvraag voor een omgevingsvergunning een positief advies van het waterschap is ontvangen dan wel hiervoor een watervergunning is verleend".

Dit betekend, dat de te nemen maatregelen, de inpassing en de kosten daarvan, pas in een

later stadium bekend zullen zijn.

Om de initiatiefnemer duidelijk te maken, wat een vervolgstap inhoudt, verzoeken wij u onderstaande tekst in de toelichting op te nemen.

"Voor deze ontwikkeling geldt een wateropgave ter compensatie van toenemende verharding. Hierbij heeft Delfland voorkeur voor compensatie door het graven van extra oppervlaktewater. Indien compensatie in oppervlaktewater aantoonbaar niet mogelijk is, kan als alternatief voor vasthoudmaatregelen gekozen worden. Vanwege het belang voor de waterhuishouding hanteert Delfland richtlijnen bij de beoordeling van vasthoudmaatregelen ter compensatie van verharding. Deze zijn te vinden op www.hhdelfland.nl/richtlijn-vasthoudmaatregelen. Vóórafgaand aan de aanvraag voor een omgevingsvergunning dient de initiatiefnemer nader uit te werken, op welke manier de wateropgave wordt ingevuld en aan te tonen, dat aan de richtlijn voor vasthoudmaatregelen wordt voldaan. Daarbij is het belangrijk, dat de gekozen maatregel goed functioneert, past binnen het gebied en ook op de lange termijn betrouwbaar is. De eigenaar van het perceel is immers zelf volledig verantwoordelijk voor de aanleg, het functioneren en het in stand houden van de voorziening."

Riolering en afvalwater.

Wij verzoeken u hier te beschrijven, of er rioolpersleidingen in het plangebied liggen en als dat zo is, de beschermingszone daarvan in de toelichting en de regels en op de verbeelding te vermelden.

Waterveiligheid.

Zoals te zien is op onderstaande uitsnede, ligt over een deel van het plangebied een waterkering. Wij verzoeken u de dubbelbestemming op de verbeelding weer te geven en in de regels te borgen. Indien er werkzaamheden in deze zone plaatsvinden, is hiervoor een watervergunning vereist.



Klimaatadaptatie

Op bladzijde 40 en 41 staat het Haagse beleid ten aanzien van klimaatverandering beschreven. In de paragraaf van het beleidsdocument "Uitvoeringsplan Klimaatadaptatie" staat het volgende:

Uitvoeringsplan Klimaatbestendig Den Haag

Het uitvoeringsplan 'Klimaatbestendig Den Haag' (Cb 2012;RIS 252427) beschrijft op hoofdlijnen welke effecten van klimaatverandering voor Den Haag relevant zijn, hoe de gemeente daar mee omgaat en welke acties de komende periode worden uitgevoerd. Een klimaatbestendige stad houdt in dat bij de inrichting en het bouwen in de stad rekening wordt gehouden met de (toekomstige) effecten van klimaatverandering. Kort

samengevat krijgt Den Haag te maken met grotere extremen in neerslag (teveel en te weinig), zeespiegelstijging en meer hete zomerse dagen. Ontwikkelingen en ingrepen in de stad moeten waterneutraal worden gerealiseerd en mogen niet leiden tot een grotere kans op wateroverlast of droogte. Deze effecten zijn ook van invloed op de ontwikkeling in plangebied.

In het door Den Haag vastgestelde document "Toekomstbestendig Haags water, visie op het voorkomen van wateroverlast" staat beschreven, dat, aanvullend op het standstill-principe, kansen voor verbetering van de waterhuishouding worden benut.

Wij verzoeken u dan ook in de ruimtelijke onderbouwing toe te voegen, dat kansen om de waterhuishouding te verbeteren - dus ook klimaatadaptiever te maken - zo mogelijk met deze ontwikkeling worden benut.

Gezien de maatschappelijke functie ligt het voor de hand hier een voorbeeld van klimaatadaptief bouwen te geven.

Naast advisering in het kader van de watertoets over dit bestemmingsplan kan het zo zijn, dat een watervergunning of melding nodig is. Voor meer informatie over deze watervergunning of melding verwijzen wij u naar www.hhdelfland.nl/watervergunning.

Reactie:

Wij kunnen ons met de aanbevelingen en voorstellen van het Hoogheemraadschap verenigen. De tekst van de toelichting en van artikel 4 van de regels is hierop aangepast. Voorts is een artikel toegevoegd waarin als dubbelbestemming de waterkering beschermd wordt. Deze waterkering is op de verbeelding aangegeven. Inmiddels heeft tussen initiatiefnemer en het Hoogheemraadschap overleg plaatsgevonden. De tekst van hoofdstuk 5.3.6 is op de uitkomst van dit overleg aangepast.

6. Omgevingsdienst Haaglanden

Inhoud:

Het plan is beoordeeld op de volgende thema's.

Geluid-industrielawaai:

Gelet op de activiteit binnenschietbaan wordt geadviseerd een akoestisch rapport op te laten stellen.

Een en ander in lijn met de VNG brochure bedrijven en milieuzonering. De planregel geen geluid hoorbaar buiten het gebouw lijkt duidelijk, maar er dient te kunnen worden afgewogen of dit haalbaar is. Hiertoe is een akoestisch rapport nodig. Daarbij dienen dan ook de overige activiteiten (kantoor en verkeer van en naar de bestemming) te worden meegenomen. Akoestische rapportage binnenschietbaan is overigens al een vereiste vanuit het Activiteitenbesluit milieubeheer.

Geluid-verkeerslawaai:

O.i. kan paragraaf 4.4. worden ingekort. Een kantoor is geen geluidsgevoelig gebouw voor de Wet geluidhinder en dus is er geen onderzoeksverplichting. En voor de ontsluiting wordt gebruik gemaakt van een bestaande ontsluitingsweg. Dus een reconstructie-onderzoek is niet aan de orde.

Verder behoort de verkeer aantrekkende werking thuis onder het kopje Industrielawaai.

Externe veiligheid:

In paragraaf 4.3. staat de volgende tekst: Uit toetsing van de verschillende milieuthema's op het gebied van leefomgevingskwaliteit en verkeer blijkt dat de beoogde ontwikkelingen niet leiden tot belangrijke toename van risico's voor de menselijke gezondheid. Er wordt voldaan aan de normen voor geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit.

Het klopt dat voldaan wordt aan de normen voor externe veiligheid. Dat blijkt uit de tekst in paragraaf 4.3. Er zijn geen opmerkingen over de tekst in paragraaf 4.3 voor het aspect externe veiligheid.

Geluid en luchtkwaliteit worden echter in de paragrafen 4.4 en 4.5 getoetst. Het is logischer om een conclusie t.a.v. deze onderwerpen op te nemen in de desbetreffende paragrafen.

De huidige tekst is correct maar onvolledig. Wij stellen voor om de bodempassage (paragraaf 4.7) te vervangen door de navolgende tekst.

4.7 Bodemkwaliteit

4.7.1 Wettelijk kader

Een verontreinigde bodem kan zorgen voor gezondheidsproblemen en tast de kwaliteit van het natuurlijk leefmilieu aan. Daarom is het belangrijk om bij ruimtelijke plannen de bodemkwaliteit mee te nemen in de overwegingen. De Wet bodembescherming (hierna: Wbb), het Besluit bodemkwaliteit en de Woningwet stellen grenzen aan de aanvaardbaarheid van verontreinigingen. Indien bij planvorming blijkt dat (ernstige) verontreinigingen in het plangebied aanwezig zijn, wordt op basis van de aard en omvang van de verontreiniging én de aard van de ruimtelijke plannen beoordeeld welke gevolgen dit heeft.

4.7.2 Wet bodembescherming

De Wbb regelt zaken rond bodembescherming en bodemsanering. Vertrekpunt van de Wbb is dat in het merendeel van de gevallen van bodemverontreiniging, de daadwerkelijke bodemsanering wordt meegenomen in de ontwikkeling dan wel herontwikkeling van plangebied of projectlocatie. De wettelijke doelstelling is functiegericht saneren. De wet houdt rekening met het gebruik van de bodem en de (im)mobiliteit van de verontreiniging. De volgende uitgangspunten overheersen:

- a. het geschikt maken van de bodem voor het voorgenomen gebruik;
- b. het beperken van blootstelling aan en de verspreiding van de verontreiniging;
- c. het wegnemen van actuele risico's.

Saneringsverplichtingen zijn gekoppeld aan ontoelaatbare risico's die samenhangen met het huidige en toekomstige gebruik van de bodem. Het is niet nodig de hele locatie aan te pakken. Er kan ook sprake zijn van deelsaneringen of een gefaseerde aanpak.

4.7.3 Situatie in het plangebied

Het plangebied is momenteel in gebruik als onderdeel van het defensiecomplex.

Binnen het plangebied en in de directe omgeving hebben geen bedrijven met bodembedreigende activiteiten hun vestiging (gehad). Ook zijn geen ondergrondse brandstoftanks bekend. Het plangebied is niet gelegen in een milieubeschermingsgebied voor grondwater.

Het plangebied ligt in stadsdeel Leidschenveen-Ypenburg. De bodem van het plangebied is op basis van de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Den Haag (2013—2023) schoon (klasse AW2000).

Op de locatie is in 2018 en 2019 bodemonderzoek uitgevoerd. Uit de onderzoeken is gebleken dat op de locatie sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging met lood. Op 18 januari 2019 hebben wij een BUS-melding ontvangen. Hierin is opgenomen dat de sterk verontreinigde grond, vanaf maaiveld tot 1,2 m-maaiveld wordt gesaneerd door middel van ontgraving tot niveau terugsaneerwaarde (klasse wonen).

Op 29 januari 2019 hebben wij vastgesteld, dat deze melding voldoet aan de daaraan gestelde vereisten, bij brief met kenmerk CDH-2019-00010161.

De sanering is momenteel nog niet gestart. Nadat de locatie is gesaneerd en het bevoegd gezag heeft ingestemd met het BUS-evaluatieverslag middels een beschikking, is de locatie geschikt voor de beoogde bestemming.

Wet natuurbescherming:

Een berekening van het rekeninstrument AERIUS geeft inzicht in de effecten op de nabijgelegen gevoelige gebieden.

Conclusie:

De behandelde thema's vormen deels een belemmering voor een verdere planvorming. Geadviseerd wordt de aanbevelingen over te nemen.

Reactie:

Het ligt meer in de rede, dat een akoestisch rapport met betrekking tot de inpandige schietbaan onderdeel uitmaakt van de hiervoor in te dienen omgevingsvergunning. Hiertoe is artikel 4.2.1 een voorschrift toegevoegd.

Wat betreft Geluid-verkeerslawaaï en externe veiligheid zijn de teksten in de toelichting aangepast.

Inzake de opmerking met betrekking tot de Wet natuurbescherming is een berekening met het rekeninstrument AERIUS aan de toelichting als bijlage toegevoegd. De uitkomst van deze berekening is de beoogde ontwikkeling leidt niet tot aantasting van de Natura 2000-gebieden.

9. Veiligheidsregio Haaglanden

Inhoud:

U heeft de Veiligheidsregio Haaglanden (VRH) op 1 april 2019 verzocht om advies uit te brengen over de externe veiligheid omtrent het concept ontwerp bestemmingsplan Brasserskade te Den Haag. Hierbij treft u onze reactie aan.

Met dit bestemmingsplan wordt de bouw van een nieuw kantoorpand ten behoeve van de Politie aan de Brasserskade mogelijk gemaakt.

Risicobronnen

Het plangebied ligt op circa 640 meter ten oosten van de Rijksweg A13 en op circa 1600 meter ten zuidoosten van het Knooppunt Ypenburg. In geval van een calamiteit kan zich een incident voordoen waarbij giftige stoffen vrijkomen.

Gezien de afstand van het plangebied tot aan de Rijksweg A13 en het Knooppunt Ypenburg zal het groepsrisico als gevolg van de ontwikkeling niet significant toe- of afnemen.

Geadviseerde maatregelen en Restriscico

Gezien de afstand van deze risicobronnen tot aan het plangebied worden de volgende maatregelen geadviseerd:

1. Afschakelbare ventilatie;
2. Voorbereiding interne organisatie;
3. Risicocommunicatie.

In de bijlage van deze e-mail worden de bovenstaande geadviseerde maatregelen uitgebreid beschreven met aansluitend een tabel met daarin de effectiviteit van de geadviseerde maatregelen.

Daarnaast wordt in de bijlage het risico beschouwd dat overblijft na het treffen van de geadviseerde maatregelen.

Het is belangrijk dat in de verdere uitwerking van het plangebied, zoals bouwplannen ook specifiek wordt gekeken naar de brandveiligheid. Hiervoor kunnen extra maatregelen nodig zijn.

Voor vragen met betrekking tot brandveiligheid kunt u contact opnemen met risicobeheersing@vrh.nl. In het kader van brandveiligheid wordt tevens aandacht besteed aan de bereikbaarheid voor de hulpdiensten en bluswatervoorzieningen voor de specifieke objecten.

Tot slot

Niet alle geadviseerde maatregelen kunnen worden opgenomen in dit bestemmingsplan, maar zijn bedoeld voor andere afdelingen binnen de gemeente.

Deze maatregelen kunnen mogelijk binnen andere ruimtelijke plannen of door andere disciplines van de gemeente worden geborgd.

Ik ga ervan uit, dat na de bestuurlijke besluitvorming, de overgenomen maatregelen bij de juiste afdeling(en) van de gemeente bekend worden gemaakt.

Reactie:

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan. De aanbevelingen met betrekking tot het bouwplan zullen onder de aandacht van de aanvrager gebracht worden en het in te dienen bouwplan zal mede daarop getoetst worden.

10. HTM Personenvervoer NV

Inhoud:

In het kader van het vooroverleg ex. art. 3.1.1 Bro betreffende het ontwerpbestemmingsplan Brasserskade, kan ik u melden dat het plan geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.

Reactie:

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

11. TenneT Regio West

Inhoud:

Hartelijk dank voor de toezending van bovengenoemd plan.

Binnen de grenzen van dit plan heeft TenneT (na een eerste beoordeling) noch bovengrondse-, noch ondergrondse hoogspanningsverbindingen in beheer.

Wij hebben dan ook geen opmerkingen op genoemd plan en wensen u veel succes bij de verdere uitwerking hiervan.

Reactie:

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

12. NV Nederlandse Gasunie

Inhoud:

Bij e-mailbericht van 1 april 2019 hebben wij het bovengenoemd voorontwerpbestemmingsplan in het kader van het vooroverleg ontvangen. Het voornoemde plan is door ons getoetst aan het huidige externe veiligheidsbeleid.

Op grond van deze toetsing komen wij tot de conclusie dat het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens van onze dichtst bij gelegen aardgastransportleiding valt. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling.

Reactie:

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

7.2 Inspraak- en participatieverordening