



Beheersverordening **Benoordenhout Noord-Oost**

Vastgesteld

Benoordenhout Noord-Oost

Vastgesteld bij raadsbesluit 31, d.d. 19 april 2012.

Inhoudsopgave

Regels	3
Hoofdstuk 1 Inleidende regels	5
Artikel 1 Begrippen	5
Artikel 2 Wijze van meten	12
Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels	13
Artikel 3 Bedrijf	13
Artikel 4 Bos	14
Artikel 5 Gemengd	16
Artikel 6 Groen	17
Artikel 7 Kantoor	18
Artikel 8 Maatschappelijk	19
Artikel 9 Sport	20
Artikel 10 Verkeer - Hoofdverkeersweg	21
Artikel 11 Verkeer - Straat	22
Artikel 12 Verkeer - Verblijfsgebied	23
Artikel 13 Verkeer - Verblijfsstraat	24
Artikel 14 Water	25
Artikel 15 Wonen 1	26
Artikel 16 Wonen 2	28
Artikel 17 Wonen 3	30
Artikel 18 Leiding-Gas	32
Artikel 19 Leiding-Water	34
Artikel 20 Waarde - Archeologie	36
Artikel 21 Waarde - Cultuurhistorie	38
Hoofdstuk 3 Algemene regels	39
Artikel 22 Anti-dubbeltelregel	39
Artikel 23 Algemene bouwregels	40
Artikel 24 Algemene gebruiksregels	41
Artikel 25 Algemene afwijkingsregels	42
Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels	43
Artikel 26 Overgangsrecht	43
Artikel 27 Slotregel	44
Bijlagen	45
Bijlage 1 Staat van Horeca-categorieën	47
Bijlage 2 Nota Parkeernormen	53
Bijlage 3 Inlegvel Parkeernormen	115
Bijlage 4 Rijksbeschermd stadsgezicht	119

Regels

Vastgesteld bij raadsbesluit 31, d.d. 19 april 2012.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 plan:

de beheersverordening Benoordenhout Noord-Oost van de gemeente Den Haag;

1.2 verbeelding (plankaart):

de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0518.BV0002GBenoordhtNO-50VA met de bijbehorende regels (en eventuele bijlagen).

1.3 aanbouw:

een toevoeging van een (afzonderlijke) ruimte aan het hoofdgebouw, welke vanuit het hoofdgebouw toegankelijk is en functioneel deel uitmaakt van het hoofdgebouw.

1.4 aanduiding:

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels, regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.5 aanduidingsgrens:

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.6 aan-huis gebonden bedrijf:

het bedrijfsmatig verlenen van diensten dan wel het uitoefenen van ambachtelijke bedrijvigheid door de bewoner, daaronder niet begrepen prostitutie, een prostitutie-inrichting of seksclub, in tegenstelling tot beroepsmatige activiteiten, geheel of overwegend door middel van handwerk en waarvan de omvang van de activiteiten zodanig is, dat de activiteiten in een woning en de daarbij behorende bijgebouwen met behoud van de woonfunctie kunnen worden uitgeoefend, mits niet meer dan 30% met een maximum van 40 m² van het pand door het bedrijf wordt ingenomen.

1.7 aan-huis-gebonden beroep:

een beroep of het beroepsmatig verlenen van diensten door de bewoner op administratief, juridisch, medisch, therapeutisch, kunstzinnig, ontwerptechnisch, cosmetisch of hiermee gelijk te stellen gebied, daaronder niet begrepen prostitutie, dat door zijn beperkte omvang in een woning en daarbij behorende bijgebouwen, met behoud van de woonfunctie, kan worden uitgeoefend, mits niet meer dan 30% met een maximum van 40 m² van het pand door het beroep/verlenen van diensten wordt ingenomen.

1.8 ambacht/ambachtelijk bedrijf:

het bedrijfsmatig geheel of overwegend door middel van handwerk vervaardigen, bewerken of herstellen en het installeren van goederen, alsook het verkopen en/of leveren, als ondergeschikte activiteit, van goederen die verband houden met het ambacht.

1.9 archeologische waarde:

de waarde die een gebied bezit op grond van de aldaar aanwezige dan wel te verwachten archeologische resten.

1.10 bebouwing:

één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

1.11 bebouwingsgrens:

een grens van een bouwperceel, welke niet door gebouwen mag worden overschreden, behoudens krachtens deze regels toegelaten afwijkingen.

1.12 bebouwingspercentage:

een binnen een bij dit plan behorend geometrisch bepaald vlak of in de regels aangegeven percentage, dat de grootte aangeeft van een deel van het bouwperceel, dan wel bouwvlak of bestemmingsvlak, dat ten hoogste mag worden bebouwd; dit percentage heeft geen betrekking op ondergrondse parkeergarages.

1.13 belwinkel:

een gebouw, gericht op het daarin of van daaruit door derden tegen vergoeding elektronisch berichtenverkeer, zoals (internationaal) telefoonverkeer, dan wel aanverwante activiteiten te doen plaatsvinden, al dan niet gemengd of mede gebruikt ten behoeve van detailhandel of dienstverlening; onder belwinkel wordt mede begrepen een internetcafé/gelegenheid.

1.14 bestemmingsgrens:

de grens van een bestemmingsvlak.

1.15 bestemmingsvlak:

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.16 bijgebouw:

een niet voor bewoning bestemd gebouw dat in functionele zin ondergeschikt is aan en ten dienste staat van een hoofdgebouw en daarvan bouwkundig valt te onderscheiden.

1.17 bouwen:

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats.

1.18 bouwgrens:

de grens van een bouwvlak.

1.19 bouwlaag:

een doorlopend gedeelte van een gebouw, dat door op gelijke of nagenoeg gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd, zulks met uitsluiting van een onderbouw, kap of kapverdieping.

1.20 bouwperceel:

een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

1.21 bouwperceelgrens:

een grens van een bouwperceel.

1.22 bouwvlak:

een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.

1.23 bouwwerk:

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

1.24 cultuurhistorische waarden (van het beschermd stadsgezicht):

de historisch-ruimtelijke structuur, dat wil zeggen het historisch patroon van straten, stegen, open ruimten, groen en waterlopen in samenhang met de schaal van de bebouwing ter plaatse, de aanleg, de historische bebouwing, alsmede de aanleg en de bebouwing die structuur- en karakterbepalend is met betrekking tot de openbare ruimte.

1.25 dak:

iedere uitwendige bovenbeëindiging van een gebouw.

1.26 detailhandel:

het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen en/of leveren van goederen aan personen die de goederen kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit; onder detailhandel wordt niet begrepen belwinkels, internetcafés, coffeeshops, paddoshops en het verkopen en/of leveren van goederen voor het gebruik ter plaatse; eveneens is daaronder niet begrepen het verkopen van (consumenten)vuurwerk, inclusief de daarbij behorende opslag van vuurwerk, en het verkopen van munitie inclusief de daarbij behorende opslag van munitie en kruit, behoudens voor zover hiervan wordt afgeweken in de regels van dit plan.

1.27 dienstverlening:

het bedrijfsmatig verlenen van diensten, waaronder mede begrepen publieksgerichte dienstverlening, al of niet met baliefunctie, op administratief, medisch, juridisch, therapeutisch of cosmetisch gebied, kleinschalige kantoren, fotostudio's, uitzendbureaus, reisbureaus, kapsalons, snelfoto-ontwikkel- en kopieerservicebedrijven, videotheken en andere verhuurbedrijven, autorijscholen; onder dienstverlening wordt niet begrepen: garagebedrijven, belwinkels, internetcafé, seksinrichtingen, escortbedrijven en kamerverhuurbedrijven.

1.28 eengezinswoning

elke woning die tevens een geheel pand vormt. Hieronder vallen vrijstaande woningen, aaneengebouwde woningen, zoals twee onder één kap gebouwde huizen en voorts alle rijtjeshuizen, bestemd voor de huisvesting van één persoon, dan wel meerdere personen die een gezamenlijke huishouding voeren.

1.29 erf:

al dan niet bebouwd perceel, of een gedeelte daarvan, dat direct is gelegen bij een hoofdgebouw en dat in feitelijk opzicht is ingericht ten dienste van het gebruik van dat gebouw.

1.30 escortbedrijf:

een gebouw waarin bedrijfsmatig, of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was, prostitutie aangeboden wordt die op een andere plaats dan in het gebouw wordt uitgeoefend.

1.31 garagebedrijf:

een inrichting, waarin of van waaruit op bedrijfsmatige wijze het vervaardigen, onderhouden, repareren, behandelen van oppervlakte, keuren, reinigen, verhandelen, verhuren, opslaan of proefdraaien van motorvoertuigen plaatsvindt.

1.32 gebouw:

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.33 grens verschillende hoogten:

een op de plankaart aangegeven begrenzing, die de contouren van de verschillende binnen een bouwvlak aangegeven maximum hoogteaanduidingen markeert;

1.34 grondoppervlakte van bebouwing:

de oppervlakte van de grond, in beslag genomen door de horizontale projectie van een bouwwerk.

1.35 hoofdgebouw:

een gebouw dat, gelet op de bestemming, door zijn constructie of afmetingen, dan wel gelet op de bestemming, als het belangrijkste bouwwerk op een bouwperceel valt aan te merken.

1.36 horeca-inrichting:

- a. een inrichting geheel of gedeeltelijk gericht op het bedrijfsmatig verstrekken van bereide gerechten, of dranken, al dan niet ter plaatse te nuttigen en/of het aanvullend aanbieden van vermaak;
- b. een inrichting gericht op het bedrijfsmatig exploiteren van zaalaccommodatie, een (studenten)sociëteit, een automatenhal, een ontmoetingscentrum, een feestzaal/partycentrum en een hotel, waaronder bed & breakfast maken geen onderdeel uit van de bij deze definitie behorende categorie-indeling en de 'Staat van Horeca-categorieën', tenzij in de bestemmingsomschrijving van het betreffende artikel anders is bepaald. Dit geldt ook voor inrichtingen waar horeca in ondergeschikte zin plaatsvindt.

Binnen deze definitie worden, gebaseerd op de staat van horeca-categorieën opgenomen als bijlage Staat van Horeca-categorieën bij deze regels, de volgende categorieën horeca-inrichtingen onderscheiden:

categorie licht:

horeca-inrichtingen, waaraan volgens de bij deze regels behorende 'Staat van Horeca-categorieën' de categorie Licht wordt toebedeeld. Over het algemeen betreft het horeca-inrichtingen, waarvan de exploitatie aansluit bij winkelvevoorzieningen en voornamelijk gericht is op het winkelend publiek en omliggende kantoren. De openingstijden liggen van maandag tot en met zondag tussen 07.00 uur en 23.00 uur. Het aanbieden van vermaak maakt geen onderdeel uit van de exploitatie.

Het gaat om horeca-inrichtingen, waarbij de exploitatie onder andere gericht is op:

- verstrekken van al dan niet ter plaatse bereide maaltijden en etenswaren. Alcoholische dranken worden slechts ondersteunend aan de maaltijd geschonken, of;
- het verstrekken van niet-alcoholische dranken;

Horecavormen die onder deze categorie vallen zijn onder andere: lunchroom/broodjeszaak, cafetaria/snackbar, koffieconcept/koffiehuis, ijssalons en take away / maaltijdbezorging.

categorie middelzwaar:

horeca-inrichtingen, waaraan blijkens de bij deze regels behorende 'Staat van Horeca-categorieën' de categorie middelzwaar wordt toebedeeld. De openingstijden liggen van maandag tot en met woensdag en zondag tussen 07.00 en 02.00 uur en donderdag tot en met zaterdag tussen 07.00 en 02.30 uur.

Het betreft horeca-inrichtingen, waarbij de exploitatie onder andere gericht is op:

- het nuttigen van ter plaatse bereide etenswaren. Alcoholische dranken worden slechts ondersteunend aan de maaltijd geschonken, of;
- het verstrekken van niet-alcoholische dranken, of;
- het verstrekken van alcoholische dranken voor zover de openingstijden zijn beperkt tot 23.00 uur, of;
- het aanbieden van vermaak voor zover de openingstijden zijn beperkt tot 23.00 uur.

Een horecavorm die binnen deze categorie valt is onder andere een restaurant.

categorie zwaar:

Horeca-inrichtingen, waaraan blijkens de bij deze regels behorende 'Staat van Horeca-categorieën' de categorie zwaar wordt toebedeeld. De openingstijden liggen van maandag tot en met woensdag en zondag tussen 07.00 en 02.00 uur en donderdag tot en met zaterdag tussen 07.00 en 02.30 uur.

Het betreft horeca-inrichtingen, waarbij de exploitatie onder andere gericht is op:

- het verstrekken van alcoholische en niet-alcoholische dranken, of,
- het aanbieden van vermaak.

Horecavormen die binnen deze categorie vallen, zijn onder andere: café en discotheek.

1.37 installaties ten behoeve van mobiele telecommunicatie:

installaties ten behoeve van mobiele telefonie en/of datacommunicatie, bestaande uit een antennestaaf of antennespriet, al of niet met dwarssprietten en overige onderdelen, zoals schotels en kasten.

1.38 internetcafé-/gelegenheid:

een gelegenheid waar de hoofdactiviteit of één van de activiteiten wordt gevormd door het bedrijfsmatig gelegenheid bieden tot internetten (het raadplegen van websites, e-mailen en dergelijke).

1.39 kantoor:

een gebouw, dat in hoofdzaak dient voor de uitoefening van administratieve werkzaamheden en werkzaamheden die verband houden met het in administratieve zin doen functioneren van de instelling, waaronder congres- en vergaderaccommodatie, waarbij aanvullend ook kinderopvang in een deel van het gebouw is toegestaan.

1.40 kap of kapverdieping:

een ruimte in een gebouw, die door tenminste twee schuine dakschilden, te bouwen onder een hellingshoek van elk tenminste 15° en ten hoogste 75° ten opzichte van het horizontale vlak, is afgedekt en waarvan de borstwering niet hoger is dan onderscheidenlijk 0,20 m en 1,20 m, tenzij in de regels anders is bepaald.

1.41 laag:

een gedeelte van een gebouw, dat door op gelijke hoogte of nagenoeg gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd.

1.42 luifel:

afdak of overkapping aan of bij een gebouw, al dan niet ondersteund en zonder tot de constructie behorende wanden.

1.43 meergezinswoning

elke woning die niet als eengezinswoning valt aan te merken.

1.44 natuurlijke waarde:

de aan een gebied toegekende waarde, gekenmerkt door geologische, geomorfologische, bodemkundige en biologische elementen, zowel afzonderlijk als in onderlinge samenhang.

1.45 nutsvoorziening:

een voorziening ten behoeve van de distributie van gas, water en elektriciteit en de telecommunicatie, alsmede soortgelijke voorzieningen van openbaar nut, waaronder in ieder geval worden begrepen transformatorhuisjes, pompstations, gemalen, telefooncellen en zendmasten.

1.46 paddoshop:

een gebouw, waarin of van waaruit onder meer natuurproducten met een geestverruimende werking, zoals hallucinogene paddenstoelen, dan wel aanverwante producten worden verkocht.

1.47 parkeervoorziening:

voorziening bestemd voor het al dan niet tijdelijk en al dan niet tegen betaling parkeren van motorvoertuigen en/of motoren en (brom)fietsen, zoals een parkeerterrein, parkeergarage, parkeerkelder, parkeerdek of autobox.

1.48 peil:

- a. voor gebouwen, waarvan de hoofdtoegang onmiddellijk aan een weg grenst: de hoogte van de kruin van die weg;
- b. in de overige gevallen: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld;
- c. in de gevallen waarin de hoogte wordt uitgedrukt in meters NAP: 0 m NAP.

1.49 plangrens:

de geometrisch bepaalde lijn, die de grens vormt van het plan.

1.50 prostitutie:

het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen betaling.

1.51 prostitutie-inrichting:

een bouwwerk, geheel of gedeeltelijk bestemd of in gebruik voor het daarin uitoefenen van prostitutie.

1.52 recreatieve waarde:

de aan een groengebied toe te kennen waarde voor het gebruik van het groen en de voorzieningen in vrije tijd voor ontspanning.

1.53 rijksbeschermd stadsgezicht:

een gebied, zoals op een kaart aangegeven, dat bij besluit van de minister van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer is aangewezen als beschermd stadsgezicht als bedoeld in de Monumentenwet.

1.54 seksclub:

een prostitutie-inrichting, waarin tevens andere vormen van vermaak en amusement worden geboden en/of in een daarvoor bestemde ruimte of gebruikte ruimte anders dan om niet drank wordt verstrekt.

1.55 seksinrichting:

de voor het publiek toegankelijke, besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig is, seksuele handelingen worden verricht, of vertoningen van erotisch-pornografische aard plaatsvinden; onder seksinrichting wordt in ieder geval verstaan een prostitutie-inrichting en een seksclub.

1.56 sekswinkel:

een inrichting, waarin of van waaruit uitsluitend of in hoofdzaak seksartikelen worden verkocht. Niet als seksartikelen in de zin van deze bepaling worden beschouwd gedrukte of geschreven stukken dan wel afbeeldingen, waarin erotische gedachten of gevoelens worden geopenbaard.

1.57 terrein:

een zichtbaar begremsd stuk grond, al dan niet bebouwd.

1.58 waterstaatkundige werken:

werken, waaronder begrepen kunstwerken, welke verband houden met de waterstaat, zoals dammen, dijken, sluizen, beschoeiingen en remmingswerken met uitzondering van steigers.

1.59 woning:

een (gedeelte van een) gebouw dat dient voor de huisvesting van één of meerdere personen, al dan niet in combinatie met een bedrijf en/of beroep aan huis.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij de toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 afstand van een gebouw tot de (achter)perceelsgrens:

de kortste afstand van een gevel van het gebouw tot de (achter)perceelsgrens.

2.2 bebouwingspercentage:

het percentage van gronden, nader bepaald in de regels of op de plankaart, dat ten hoogste mag worden bebouwd.

2.3 bouwdiepte:

vanaf peil tot aan het laagste punt van het bouwwerk, met uitzondering van de fundering of ondergeschikte onderdelen van het bouwwerk.

2.4 (bouw)hoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van het gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.5 dakhelling:

langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak.

2.6 goothoogte van een gebouw:

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot c.q. de druiplijn, het boeibord of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.

2.7 inhoud van gebouwen:

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van de daken en dakkapellen.

2.8 lengte, breedte en diepte van een gebouw:

tussen (de lijnen, getrokken door) de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van gemeenschappelijke scheidsmuren).

2.9 oppervlakte en (bruto-)vloeroppervlakte van een gebouw:

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Bedrijf

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijf' aangewezen gronden zijn bestemd voor bedrijfsmatige activiteiten ten behoeve van:

- a. nutsbedrijf, ter plaatse van de aanduiding 'nutsbedrijf' (nb);
- b. verkooppunt motorbrandstoffen zonder lpg, ter plaatse van de aanduiding 'verkooppunt motorbrandstoffen met lpg uitgesloten' (-vml);
één en ander met de daarbij behorende gebouwen, bouwwerken geen gebouwen zijnde, groen, water, parkeervoorzieningen en overige voorzieningen, alsmede detailhandel en kantoor zoals nader omschreven in lid 3.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende regels:

- a. de gebouwen dienen binnen het aangegeven bouwvlak te worden gebouwd;
- b. de maximale goothoogte mag niet meer bedragen dan op de plankaart staat aangegeven.

3.2.2 Bouwwerken geen gebouwen zijnde

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

- a. de hoogte van bouwwerken geen gebouwen zijnde mag niet meer bedragen dan 4 m;
- b. het gestelde onder a is niet van toepassing op het plaatsen van masten en soortgelijke bouwwerken;
- c. de hoogte van een overbouwing, zoals een luifel, mag maximaal 6,5 m bedragen.

3.3 Specifieke gebruiksregels

- a. detailhandel is uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'verkooppunt motorbrandstoffen met lpg uitgesloten' (-vml) toegestaan als ondergeschikte nevenactiviteit;
- b. kantoor is uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'nutsbedrijf' (nb) toegestaan als ondergeschikte nevenactiviteit.

Artikel 4 Bos

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bos' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. ecologische verbindingzone;
- b. natuurgebied;
- c. natuurwetenschappelijke waarde;
- d. wandelpark;
- e. ondergeschikt recreatief medegebruik;
- f. ter plaatse van de aanduiding 'nutsvoorziening' (nv) tevens voor een nutsvoorziening; één ander met de daarbij behorende gebouwen, bouwwerken geen gebouwen zijnde, voetpaden, groen, water, speelvoorzieningen en overige voorzieningen.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende regels: ter plaatse van de aanduiding 'nutsvoorziening' (nv) is een gebouw toegestaan met een maximale bouwhoogte van 3 meter en een maximale oppervlakte van 15 m².

4.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

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

- a. binnen de bestemming zijn bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan, met dien verstande dat dergelijke bouwwerken binnen de op de plankaart aangegeven 'milieuzone waterwingebied' slechts zijn toegestaan, indien de belangen in verband met het waterwingebied zich hier niet tegen verzetten;
- b. de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag niet meer bedragen dan 2,5 m;
- c. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, moeten naar hun aard en omvang bij de bestemming passen.

4.3 Nadere eisen

Het bevoegd gezag kan nadere eisen stellen ten aanzien van de bescherming van het waterwingebied.

4.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

- a. Het is verboden op of in de gronden behorende bij deze bestemming zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden de hieronder te noemen werken uit te voeren:
 1. het ontginnen, bodem verlagen of afgraven, ophogen, egaliseren, alsmede het scheuren van grasland;
 2. het aanleggen of verharderen van wegen, paden, parkeergelegenheden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
 3. het verwijderen van bomen of andere opgaande beplanting, anders dan bij wijze van verzorging van de aanwezige houtopstand, voor zover de Boswet of op die wet gebaseerde regelingen niet van toepassing zijn;
 4. de aanleg van oeverbeschoeiingen, kaden of aanlegplaatsen;
 5. de aanleg van dijken of andere taluds of de vergraving of ontgraving van reeds bestaande dijken of taluds;
 6. de aanleg van waterlopen of de vergraving, verruiming of demping van reeds bestaande waterlopen;
 7. de aanleg van ondergrondse constructies, installaties of apparatuur, behoudens indien deze werken en werkzaamheden zijn aan te merken als een normaal bestanddeel van een doelmatige bedrijfsvoering;

- b. De onder a genoemde verboden gelden niet:
 - 1. indien en voor zover de onder a genoemde werken en werkzaamheden noodzakelijk zijn in verband het normale beheer of onderhoud van de gronden;
 - 2. indien en voor zover deze vorm van gebruik van de grond verenigbaar is met het doel waarvoor de betreffende grond volgens het plan is bestemd;
 - 3. ten aanzien van werken en werkzaamheden die dienen ter instandhouding of voltooiing van werken die op het moment van de terisielegging van het ontwerpplan reeds bestaan of in uitvoering zijn genomen.
- c. De werken en werkzaamheden als bedoeld onder a zijn slechts toelaatbaar, indien en voor zover deze:
 - 1. geen ingrijpende beletselen teweegbrengen voor een doelmatig gebruik overeenkomstig de bestemming;
 - 2. geen neveneffecten teweegbrengen, die de doelmatigheid van de bestemming van de gronden elders in het plangebied ingrijpend verstoren.

Artikel 5 Gemengd

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Gemengd' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. detailhandel, uitsluitend op de begane grond;
- b. dienstverlening, uitsluitend op de begane grond;
- c. horeca in de categorie middelzwaar, uitsluitend ter plaatse van het winkelcentrum aan het Willem Royaardsplein tot een maximum van zes vestigingen, uitsluitend op de begane grond;
- d. kantoor, uitsluitend op de begane grond;
- e. maatschappelijk, uitsluitend op de begane grond;
- f. sport, uitsluitend op de begane grond;
- g. wonen, uitsluitend op de verdiepingen;
één en ander met de daarbij behorende gebouwen, bouwwerken geen gebouwen zijnde, wegen, groen, water, parkeervoorzieningen en overige voorzieningen.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende regels:

- a. de gebouwen dienen binnen het aangegeven bouwvlak te worden gebouwd;
- b. de maximale (goot)hoogte mag niet meer bedragen dan op de plankaart staat aangegeven.

5.2.2 Bouwwerken geen gebouwen zijnde

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

- a. de hoogte van bouwwerken geen gebouwen zijnde mag niet meer bedragen dan 4 m;
- b. het gestelde onder a is niet van toepassing op het plaatsen van masten en soortgelijke bouwwerken.

Artikel 6 Groen

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groen(voorziening);
- b. park;
- c. plantsoen;
- d. gazon;
- e. berm;
- f. talud;
- g. ter plaatse van de aanduiding 'nutsvoorziening' (nv) tevens voor een nutsvoorziening;
- h. ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage' (pg) tevens voor een parkeergarage; één en ander met de daarbij behorende gebouwen, bouwwerken geen gebouwen zijnde, water, speelvoorzieningen en overige voorzieningen. Binnen deze bestemming is tevens een ondergrondse bunker toegestaan. Parkeren is binnen deze bestemming, anders dan in een parkeergarage, niet toegestaan.

6.2 Bouwregels

6.2.1 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende regels:

- a. ter plaatse van de aanduiding 'nutsvoorziening' (nv) is een gebouw toegestaan met een maximale bouwhoogte van 3 meter en een maximale oppervlakte van 15 m²;
- b. ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage' (pg) is een ondergrondse parkeergarage toegestaan van maximaal één laag beneden peil.

6.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

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

- a. binnen de bestemming zijn bouwwerken, geen gebouw zijnde toegestaan, met dien verstande dat dergelijke bouwwerken binnen de op de plankaart aangegeven 'milieuzone waterwingebied' slechts zijn toegestaan, indien de belangen in verband met het waterwingebied zich hier niet tegen verzetten;
- b. de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag niet meer bedragen dan 2,5 m;

6.3 Nadere eisen

Het bevoegd gezag kan nadere eisen stellen ten aanzien van de bescherming van het waterwingebied.

Artikel 7 Kantoor

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Kantoor' aangewezen gronden zijn bestemd voor kantoor één en ander met de daarbij behorende gebouwen, bouwwerken geen gebouwen zijnde, toegangspaden, groen, parkeerplaatsen en overige voorzieningen. Ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage' (pg) zijn de gronden tevens bestemd voor een parkeergarage.

7.2 Bouwregels

7.2.1 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende regels:

- a. de gebouwen moeten zich bevinden binnen het op de plankaart aangegeven bouwvlak;
- b. de goothoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan op de plankaart staat aangegeven;
- c. ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage' (pg) is een ondergrondse parkeergarage toegestaan van maximaal één laag beneden peil.

7.2.2 Bouwwerken geen gebouwen zijnde

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

- a. de hoogte van bouwwerken geen gebouwen zijnde mag niet meer bedragen dan 4 m;
- b. het gestelde onder a is niet van toepassing op het plaatsen van masten en soortgelijke bouwwerken.

Artikel 8 Maatschappelijk

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Maatschappelijk' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. zorg- en welzijnsinstelling;
- b. onderwijs;
- c. jeugd-/kinder- en buitenschoolse opvang;
- d. uitvaartcentrum;
- e. religie;
- f. ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage' (pg) tevens voor een parkeergarage; één en ander met de daarbij behorende gebouwen, bouwwerken geen gebouwen zijnde, wegen, groen, water, parkeervoorzieningen en overige voorzieningen.

8.2 Bouwregels

8.2.1 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende regels:

- a. gebouwen zijn uitsluitend toegestaan binnen het op de plankaart aangegeven bouwvlak;
- b. de maximale goot-/bouwhoogte mag niet meer bedragen dan op de plankaart staat aangegeven;
- c. ter plaatse van de aanduiding 'kap' [kap] is een kapverdieping met een dakhelling tussen de 30 en 60 graden verplicht;
- d. ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage' (pg) is een ondergrondse parkeergarage toegestaan van maximaal één laag beneden peil.

8.2.2 Bouwwerken geen gebouwen zijnde

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

- a. de hoogte van bouwwerken geen gebouwen zijnde mag niet meer bedragen dan 3 m, met uitzondering van erfafscheidingen, waarvan de hoogte niet meer mag bedragen dan 2 m voor zover deze zich bevinden achter de achtergevel van het hoofdgebouw en 1 m voor zover deze zich bevinden voor de voorgevel van het hoofdgebouw;
- b. het gestelde onder a is niet van toepassing op het plaatsen van masten en soortgelijke bouwwerken.

Artikel 9 Sport

9.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Sport' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. golfbaan/pitch en put;
- b. sportveld;
- c. sportzaal/-hal/-centrum;
- d. squashcentrum;
- e. tennisbaan;
- f. ter plaatse van de aanduiding 'nutsvoorziening' (nv) tevens voor een nutsvoorziening; één en ander met de daarbij behorende gebouwen, bouwwerken geen gebouwen zijnde, wegen, groen, water, parkeervoorzieningen en overige voorzieningen, alsmede horeca zoals nader omschreven in lid 9.4.

9.2 Bouwregels

9.2.1 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende regels:

- a. binnen de bestemming zijn gebouwen toegestaan, met dien verstande dat dergelijke gebouwen binnen de op de plankaart aangegeven 'milieuzone waterwingebied' slechts zijn toegestaan, indien de belangen in verband met het waterwingebied zich hier niet tegen verzetten;
- b. gebouwen zijn uitsluitend toegestaan binnen het op de plankaart aangegeven bouwvlak;
- c. de maximale goot-/bouwhoogte mag niet meer bedragen dan op de plankaart staat aangegeven;
- d. ter plaatse van de aanduiding 'nutsvoorziening' (nv) is een gebouw toegestaan met een maximale bouwhoogte van 3 meter en een maximale oppervlakte van 15 m².

9.2.2 Bouwwerken geen gebouwen zijnde

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

- a. binnen de bestemming zijn bouwwerken, geen gebouw zijnde toegestaan, met dien verstande dat dergelijke bouwwerken binnen de op de plankaart aangegeven 'milieuzone waterwingebied' slechts zijn toegestaan, indien de belangen in verband met het waterwingebied zich hier niet tegen verzetten;
- b. de hoogte van bouwwerken geen gebouwen zijnde mag niet meer bedragen dan 6 m;
- c. het gestelde onder b is niet van toepassing op het plaatsen van masten, tribunes en soortgelijke bouwwerken;
- d. in uitzondering op het gestelde onder b mag de hoogte van een terreinafscheiding niet meer bedragen dan 4 m.

9.3 Nadere eisen

Het bevoegd gezag kan nadere eisen stellen ten aanzien van de bescherming van het waterwingebied.

9.4 Specifieke gebruiksregels

Horeca tot en met de categorie middelzwaar is als ondergeschikte nevenactiviteit toegestaan.

Artikel 10 Verkeer - Hoofdverkeersweg

10.1 Bestemmingsomschrijving

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

- a. wegen met een ontsluitingsfunctie voor de wijk en stad;
 - b. parkeerplaatsen;
 - c. toegangsportalen, ontluhtingsmiddelen en daarmee vergelijkbare bouwwerken;
 - d. voet- en fietspaden;
- één ander met de daarbij behorende gebouwen, bouwwerken geen gebouwen zijnde, groen, water en overige voorzieningen.

10.2 Bouwregels

10.2.1 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende regels:

De hoogte en de inhoud van een gebouw mag niet meer bedragen dan 3,5 meter respectievelijk 25 m³.

10.2.2 Bouwwerken geen gebouwen zijnde

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

Op de gronden zijn bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals verkeersgeleiders, bruggen, straatmeubilair e.d. ten dienste van de bestemming toegestaan.

Artikel 11 Verkeer - Straat

11.1 Bestemmingsomschrijving

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

- a. wegen;
- b. toegangsportalen, ontluichtingsmiddelen en daarmee vergelijkbare bouwwerken;
- c. parkeerplaatsen;
- d. voet- en fietspaden;
één en ander met de daarbij behorende gebouwen, bouwwerken geen gebouwen zijnde, groen, water en overige voorzieningen.

11.2 Bouwregels

11.2.1 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende regels:

De hoogte en de inhoud van een gebouw mag niet meer bedragen dan 3,5 meter respectievelijk 25 m³.

11.2.2 Bouwwerken geen gebouwen zijnde

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

Op de gronden zijn bouwwerken geen gebouwen zijnde, zoals verkeersgeleiders, bruggen, straatmeubilair e.d. ten dienste van de bestemming toegestaan.

Artikel 12 Verkeer - Verblijfsgebied

12.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer - Verblijfsgebied' aangewezen gronden zijn bestemd voor

- a. voet- en fietspaden;
- b. straten;
- c. pleinen;
- d. parkeerplaatsen;
- e. toegangsportalen, ontluchtingsmiddelen en daarmee vergelijkbare bouwwerken;
één ander met de daarbij behorende gebouwen, bouwwerken geen gebouwen zijnde, groen, water en overige voorzieningen.

12.2 Bouwregels

12.2.1 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende regels:

De hoogte en de inhoud van een gebouw mag niet meer bedragen dan 3,5 meter respectievelijk 25 m³.

12.2.2 Bouwwerken geen gebouwen zijnde

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

Op de gronden zijn bouwwerken geen gebouwen zijnde, zoals verkeersgeleiders, straatmeubilair, luifels, wind- en terrasschermen en kunstobjecten toegestaan.

Artikel 13 Verkeer - Verblijfsstraat

13.1 Bestemmingsomschrijving

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

- a. voet- en fietspaden;
- b. wegen;
- c. parkeerplaatsen;
- d. toegangsportalen, ontluichtingsmiddelen en daarmee vergelijkbare bouwwerken;
- e. ter plaatse van de aanduiding 'brug' (br) tevens voor een brug;
één ander met de daarbij behorende gebouwen, bouwwerken geen gebouwen zijnde, water, groen en overige voorzieningen.

13.2 Bouwregels

13.2.1 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende regels:

De hoogte en de inhoud van een gebouw mag niet meer bedragen dan 3,5 m respectievelijk 25 m³.

13.2.2 Bouwwerken geen gebouwen zijnde

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

Op de gronden zijn bouwwerken geen gebouwen zijnde, zoals verkeersgeleiders, straatmeubilair, luifels, wind- en terrasschermen, en kunstobjecten toegestaan.

Artikel 14 Water

14.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. water;
- b. oever;
- c. waterberging;
- d. recreatie;
- e. (vaar) weg op en over het water;
- f. ter plaatse van de aanduiding 'brug' (br) tevens voor een brug; één ander met de daarbij behorende bouwwerken geen gebouwen zijnde, bruggen voor langzaam verkeer, dammen, duikers, groen en overige voorzieningen.

14.2 Bouwregels

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

- a. binnen de bestemming zijn bouwwerken, geen gebouw zijnde toegestaan, met dien verstande dat dergelijke bouwwerken binnen de op de plankaart aangegeven 'milieuzone waterwingebied' slechts zijn toegestaan, indien de belangen in verband met het waterwingebied zich hier niet tegen verzetten;
- b. op of in deze gronden mogen bouwwerken geen gebouwen zijnde worden gebouwd, zoals kademuren en kunstwerken alsmede bruggen, dammen en duikers;

14.3 Nadere eisen

Het bevoegd gezag kan nadere eisen stellen ten aanzien van de bescherming van het waterwingebied.

Artikel 15 Wonen 1

15.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Wonen 1' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wonen;
- b. erven en tuinen;
- c. ter plaatse van de aanduiding 'dienstverlening' (dv) tevens voor dienstverlening;
- d. ter plaatse van de aanduiding 'garage' (ga) tevens voor een garage;
- e. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - garagebox' (sv-gb) tevens voor een garagebox;
- f. ter plaatse van de aanduiding 'kantoor' (k) tevens voor een kantoor;
- g. ter plaatse van de aanduiding 'maatschappelijk' (m) tevens voor maatschappelijk;
- h. ter plaatse van de aanduiding 'nutsvoorziening' (nv) tevens voor een nutsvoorziening;
- i. ter plaatse van de aanduiding 'parkeren' (p) tevens voor parkeren;
- j. ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage' (pg) tevens voor een parkeergarage;

één en ander met de daarbij behorende hoofdgebouwen, aan- en bijgebouwen, bouwwerken, geen gebouwen zijnde, groen, water, speelvoorzieningen en overige voorzieningen. De uitoefening van een beroep en/of bedrijf aan huis is toegestaan. Het is verboden op deze gronden te parkeren, met uitzondering van de gronden die zijn aangeduid als garage, garagebox, parkeerterrein of parkeergarage en met uitzondering van opritten naar een garage of garagebox.

15.2 Bouwregels

15.2.1 Gebouwen

Voor het bouwen van hoofdgebouwen ten behoeve van deze bestemming gelden de volgende regels:

- a. binnen de bestemming zijn gebouwen toegestaan, met dien verstande dat dergelijke gebouwen binnen de op de plankaart aangegeven 'milieuzone waterwingebied' slechts zijn toegestaan, indien de belangen in verband met het waterwingebied zich hier niet tegen verzetten;
- b. gebouwen zijn uitsluitend toegestaan binnen de op de plankaart aangegeven bouwvlakken;
- c. de (goot)hoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan op de plankaart is aangegeven;
- d. ter plaatse van de aanduiding 'onderdoorgang' [ond] is een onderdoorgang toegestaan;
- e. ter plaatse van de aanduiding 'kap' [kap] is een kapverdieping met een dakhelling tussen de 30 en 60 graden verplicht;
- f. ter plaatse van de aanduiding 'garage' (ga) en 'specifieke vorm van verkeer - garagebox' (sv-gb) is een gebouw toegestaan met een maximale bouwhoogte van 3,5 m;
- g. ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage' (pg) is een ondergrondse parkeergarage toegestaan van maximaal één laag beneden peil;
- h. ter plaatse van de aanduiding 'nutsvoorziening' (nv) is een gebouw toegestaan met een maximale bouwhoogte van 3 meter en een maximale oppervlakte van 15 m².

Aan- en bijgebouwen die op het tijdstip van inwerkingtreding van de beheersverordening reeds aanwezig zijn en die niet strijdig zijn met het voorheen geldende bestemmingsplan, zijn toegestaan.

15.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van deze bestemming gelden de volgende regels:

- a. binnen de bestemming zijn bouwwerken, geen gebouw zijnde toegestaan, met dien verstande dat dergelijke bouwwerken binnen de op de plankaart aangegeven 'milieuzone waterwingebied' slechts zijn toegestaan, indien de belangen in verband met het waterwingebied zich hier niet tegen verzetten;
- b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde zijn uitsluitend toegestaan binnen de op de plankaart aangegeven bestemmingsvlakken;

- c. de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag niet meer bedragen dan 2,5 m, met uitzondering van erfafscheidingen, waarvan de hoogte niet meer mag bedragen dan 2 m voor zover deze zich bevinden achter de achtergevel van het hoofdgebouw en 1 m voor zover deze zich bevinden voor de voorgevel van het hoofdgebouw;
- d. het gestelde onder c is niet van toepassing op het plaatsen van masten en soortgelijke bouwwerken;
- e. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, moeten naar hun aard en omvang bij de bestemming passen.

15.3 Nadere eisen

Het bevoegd gezag kan nadere eisen stellen ten aanzien van de bescherming van het waterwingebied.

Artikel 16 Wonen 2

16.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Wonen 2' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wonen;
- b. erven en tuinen;
- c. ter plaatse van de aanduiding 'garage' (ga) tevens voor een garage;
- d. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - garagebox' (sv-gb) tevens voor een garagebox;
- e. ter plaatse van de aanduiding 'nutsvoorziening' (nv) tevens voor een nutsvoorziening; één en ander met de daarbij behorende hoofdgebouwen, aan- en bijgebouwen, bouwwerken, geen gebouwen zijnde, groen, water, speelvoorzieningen en overige voorzieningen. De uitoefening van een beroep en/of bedrijf aan huis is toegestaan. Het is verboden op deze gronden te parkeren, met uitzondering van de gronden die zijn aangeduid als garage of garagebox en met uitzondering van opritten naar een garage of garagebox.

16.2 Bouwregels

16.2.1 Gebouwen

Voor het bouwen van hoofdgebouwen gelden de volgende regels:

- a. binnen de bestemming zijn gebouwen toegestaan, met dien verstande dat dergelijke gebouwen binnen de op de plankaart aangegeven 'milieuzone waterwingebied' slechts zijn toegestaan, indien de belangen in verband met het waterwingebied zich hier niet tegen verzetten;
- b. gebouwen zijn uitsluitend toegestaan binnen de op de plankaart aangegeven bouwvlakken;
- c. de (goot)hoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan op de plankaart is aangegeven;
- d. ter plaatse van de aanduiding 'kap' [kap] is een kapverdieping met een dakhelling tussen de 30 en 60 graden verplicht;
- e. de hoogte van gebouwde parkeervoorzieningen mag niet meer bedragen dan 3,5 m;
- f. ter plaatse van de aanduiding 'garage' (ga) en 'specifieke vorm van verkeer - garagebox' (sv-gb) is een gebouw toegestaan met een maximale bouwhoogte van 3,5 m;
- g. ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage' (pg) is een ondergrondse parkeergarage toegestaan van maximaal één laag beneden peil;
- h. ter plaatse van de aanduiding 'nutsvoorziening' (nv) is een gebouw toegestaan met een maximale bouwhoogte van 3 meter en een maximale oppervlakte van 15 m².

Aan- en bijgebouwen die op het tijdstip van inwerkingtreding van de beheersverordening reeds aanwezig zijn en die niet strijdig zijn met het voorheen geldende bestemmingsplan, zijn toegestaan.

16.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

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

- a. binnen de bestemming zijn bouwwerken, geen gebouw zijnde toegestaan, met dien verstande dat dergelijke bouwwerken binnen de op de plankaart aangegeven 'milieuzone waterwingebied' slechts zijn toegestaan, indien de belangen in verband met het waterwingebied zich hier niet tegen verzetten;
- b. bouwwerken, geen gebouw zijnde zijn uitsluitend toegestaan binnen de op de plankaart aangegeven bestemmingsvlakken;
- c. de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag niet meer bedragen dan 2,5 m, met uitzondering van erfafscheidingen, waarvan de hoogte niet meer mag bedragen dan 2 m voor zover deze zich bevinden achter de achtergevel van het hoofdgebouw en 1 m voor zover deze zich bevinden voor de voorgevel van het hoofdgebouw;
- d. het gestelde onder c is niet van toepassing op het plaatsen van masten en soortgelijke bouwwerken;

- e. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, moeten naar hun aard en omvang bij de bestemming passen.

16.3 Nadere eisen

Het bevoegd gezag kan nadere eisen stellen ten aanzien van de bescherming van het waterwingebied.

Artikel 17 Wonen 3

17.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Wonen 3' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wonen;
 - b. erven en tuinen;
 - c. ter plaatse van de aanduiding 'garage' (ga) tevens voor een garage;
 - d. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - garagebox' (sv-gb) tevens voor een garagebox;
 - e. ter plaatse van de aanduiding 'nutsvoorziening' (nv) tevens voor een nutsvoorziening;
 - f. ter plaatse van de aanduiding 'parkeren' (p) tevens voor parkeren;
 - g. ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage' (pg) tevens voor een parkeergarage;
- één en ander met de daarbij behorende hoofdgebouwen, bouwwerken, geen gebouwen zijnde, groen, water, speelvoorzieningen en overige voorzieningen. De uitoefening van een beroep en/of bedrijf aan huis is toegestaan. Het is verboden op deze gronden te parkeren, met uitzondering van de gronden die zijn aangeduid als garage, garagebox, parkeren of parkeergarage en met uitzondering van opritten naar een garage of garagebox.

17.2 Bouwregels

17.2.1 Gebouwen

Voor het bouwen van hoofdgebouwen ten behoeve van deze bestemming gelden de volgende regels:

- a. binnen de bestemming zijn gebouwen toegestaan, met dien verstande dat dergelijke gebouwen binnen de op de plankaart aangegeven 'milieuzone waterwingebied' slechts zijn toegestaan, indien de belangen in verband met het waterwingebied zich hier niet tegen verzetten;
- b. gebouwen zijn uitsluitend toegestaan binnen de op de plankaart aangegeven bouwvlakken;
- c. de (goot)hoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan op de plankaart is aangegeven;
- d. ter plaatse van de aanduiding 'kap' [kap] is een kapverdieping met een dakhelling tussen de 30 en 60 graden verplicht;
- e. ter plaatse van de aanduiding 'nutsvoorziening' (nv) is een gebouw toegestaan met een maximale bouwhoogte van 3 meter en een maximale oppervlakte van 15 m²;
- f. ter plaatse van de aanduiding 'garage' (ga) en 'specifieke vorm van verkeer - garagebox' (sv-gb) is een gebouw toegestaan met een maximale bouwhoogte van 3,5 m;
- g. ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage' (pg) is een ondergrondse parkeergarage toegestaan van maximaal één laag beneden peil.
- h. de hoogte van gebouwde parkeervoorzieningen mag niet meer bedragen dan 3,5 m.

17.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van deze bestemming gelden de volgende regels:

- a. binnen de bestemming zijn bouwwerken, geen gebouw zijnde toegestaan, met dien verstande dat dergelijke bouwwerken binnen de op de plankaart aangegeven 'milieuzone waterwingebied' slechts zijn toegestaan, indien de belangen in verband met het waterwingebied zich hier niet tegen verzetten;
- b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde zijn uitsluitend toegestaan binnen de op de plankaart aangegeven bestemmingsvlakken;
- c. de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag niet meer bedragen dan 2,5 m, met uitzondering van erfafscheidingen, waarvan de hoogte niet meer mag bedragen dan 2 m voor zover deze zich bevinden achter de achtergevel van het hoofdgebouw en 1 m voor zover deze zich bevinden voor de voorgevel van het hoofdgebouw;
- d. het gestelde onder c is niet van toepassing op het plaatsen van masten en soortgelijke bouwwerken;
- e. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, moeten naar hun aard en omvang bij de bestemming passen.

17.3 Nadere eisen

Het bevoegd gezag kan nadere eisen stellen ten aanzien van de bescherming van het waterwingebied.

Artikel 18 Leiding-Gas

18.1 Bestemmingsomschrijving

- a. De voor 'Leiding-Gas' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de aanleg en instandhouding van een hogedrukgasleiding van 16 inch, één en ander met de daarbij behorende bouwwerken geen gebouwen zijnde en overige voorzieningen.
- b. In geval van strijdigheid van bepalingen gaan de regels van dit artikel vóór de regels die op grond van andere artikelen op de desbetreffende gronden van toepassing zijn. Voor zover dubbelbestemmingen geheel of gedeeltelijk samenvallen, krijgt de dubbelbestemming 'Leiding-Gas' voorrang.

18.2 Bouwregels

Voor het bouwen binnen de bestemming 'Leiding-Gas' als bedoeld in lid 18.1 gelden de volgende regels:

- a. ten dienste van de in het eerste lid bedoelde bestemming zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals meet- en regelkasten en hoogspanningsmasten toegestaan;
- b. ten behoeve van de andere daar voorkomende bestemmingen zijn in afwijking van het bepaalde in de bouwregels van de samenvallende bestemmingen, geen bouwwerken toegestaan.

18.3 Afwijken van de bouwregels

- a. Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken als bedoeld in artikel 3.6.1.c Wro van het bepaalde in artikel 18.2 onder b voor het bouwen overeenkomstig de andere daar voorkomende bestemming(en), indien de veiligheid van de betrokken leiding niet wordt geschaad en vooraf schriftelijk advies is ingewonnen bij de betrokken leidingbeheerder.
- b. Een omgevingsvergunning kan slechts worden verleend indien geen (beperkt) kwetsbare objecten worden toegelaten.

18.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

- a. Het is verboden op of in de gronden met de bestemming 'Leiding-Gas' zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerk zijnde, of de volgende werkzaamheden uit te voeren:
 1. het uitvoeren van groundbewerkingen, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diep ploegen, egaliseren, ontginnen, ophogen en aanleggen van drainage;
 2. het aanleggen van wegen of paden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
 3. het indrijven van voorwerpen in de bodem, zoals lichtmasten, wegwijzers en ander straatmeubilair;
 4. het aanbrengen en rooien van hoogopgaand en/of diepwortelende beplantingen en bomen;
 5. het permanent opslaan van goederen;
 6. het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren.
- b. Het verbod als bedoeld in artikel 18.4.a is niet van toepassing op werken en/of werkzaamheden:
 1. die het normale onderhoud ten aanzien van de leiding en belemmeringenstrook of ten aanzien van de functies van de andere voorkomende bestemming(en) betreffen;
 2. zijnde graafwerkzaamheden als bedoeld in de Wet informatie-uitwisseling ondergrondse netten;
 3. die reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het ter inzage leggen van het ontwerp-plan;
 4. mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende vergunning.
- c. Een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, kan worden verleend indien de betreffende werken en/of werkzaamheden de belangen van de leiding niet onevenredig schaden.
- d. Alvorens te beslissen op een aanvraag om een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 18.4.a wint het bevoegd gezag schriftelijk advies in bij de leidingbeheerder omtrent de vraag of door de

voorgenomen werken of werkzaamheden de belangen van de leiding niet onevenredig worden geschaad en welke voorwaarden gesteld dienen te worden om eventuele schade te voorkomen.

- e. De werken en werkzaamheden als bedoeld in artikel 18.4.a zijn slechts toelaatbaar, indien en voor zover deze geen neveneffecten teweegbrengen, die de doelmatigheid van de gronden elders in het plangebied ingrijpend verstoren.

Artikel 19 Leiding-Water

19.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding-Water' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de aanleg en instandhouding van een afvalwatertransportleiding, één en ander met de daarbij behorende bouwwerken geen gebouwen zijnde en overige voorzieningen.

19.2 Bouwregels

Voor het bouwen binnen de bestemming 'Leiding-Water' als bedoeld in lid 19.1 gelden de volgende regels:

- a. ten dienste van de in het eerste lid bedoelde bestemming zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan;
- b. ten behoeve van de andere daar voorkomende bestemmingen zijn in afwijking van het bepaalde in de bouwregels van de samenvallende bestemmingen, geen bouwwerken toegestaan.

19.3 Afwijken van bouwregels

- a. Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken als bedoeld in artikel 3.6.1.c Wro van het bepaalde in artikel 19.2 onder b voor het bouwen overeenkomstig de andere daar voorkomende bestemming(en), indien de veiligheid van de betrokken leiding niet wordt geschaad en vooraf schriftelijk advies is ingewonnen bij de betrokken leidingbeheerder.

19.4 Omgevingsvergunning voor de uitvoering van werken, geen bouwwerken zijnde, of van werkzaamheden

- a. Het is verboden op of in de voor 'Leiding-Water' bestemde gronden zonder een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 3.3.a Wro de hieronder te noemen werken, geen bouwwerken zijnde of werkzaamheden uit te voeren:
 1. het ontginnen, bodem verlagen of afgraven, ophogen, egaliseren, alsmede het scheuren van grasland;
 2. het aanleggen of verharderen van wegen, paden, parkeergelegenheden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
 3. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen;
 4. het verwijderen van bomen of andere opgaande beplanting, anders dan bij wijze van verzorging van de aanwezige houtopstand, voor zover de Boswet of op die wet gebaseerde regelingen niet van toepassing zijn;
 5. de aanleg van oeverbeschoeiingen, kaden of aanlegplaatsen;
 6. de aanleg van dijken of andere taluds of de vergraving of ontgraving van reeds bestaande dijken of taluds;
 7. de aanleg van waterlopen of de vergraving, verruiming of demping van reeds bestaande waterlopen;
 8. de aanleg van ondergrondse constructies, installaties of apparatuur, behoudens indien deze werken en werkzaamheden zijn aan te merken als een normaal bestanddeel van een doelmatige bedrijfsvoering;
 9. het indrijven van voorwerpen in de bodem.
- b. De onder a genoemde verboden gelden niet:
 1. indien en voor zover deze vorm van gebruik van de grond verenigbaar is met het doel waarvoor de betreffende grond volgens het plan is bestemd;
 2. ten aanzien van werken en werkzaamheden die dienen ter instandhouding of voltooiing van werken die op het moment van de terisielekking van het ontwerp-plan reeds bestaan of in uitvoering zijn genomen;
 3. indien en voor zover de onder a genoemde werken en werkzaamheden noodzakelijk zijn in verband het normale beheer of onderhoud van de gronden;
 4. indien bij de aanleg van ondergrondse constructies, installaties of apparatuur deze werken en werkzaamheden deze zijn aan te merken als normaal bestanddeel van een doelmatig

- bedrijfvoering;
5. indien zij betrekking hebben op het mechanisch verrichten van werkzaamheden in de ondergrond, die vergunningsplichtig zijn op grond van de Wet Informatie Uitwisseling Ondergrondse Netwerken;
 6. indien en voor zover onder a genoemde werken en werkzaamheden noodzakelijk zijn in verband met het normale beheer of onderhoud van de gronden.
- c. De onder a. genoemde omgevingsvergunning kan slechts worden verleend voor zover:
1. door de uitvoering van de werken en werkzaamheden geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de ondergrondse leiding hieraan door het stellen van voorwaarden niet of onvoldoende tegemoet kan worden gekomen;
 2. hieromtrent vergunning is verleend, dan wel vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de waterbeheerder;
 3. er geen neveneffecten optreden die de doelmatigheid van de bestemming van de gronden ingrijpend verstoren.

Artikel 20 Waarde - Archeologie

20.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen als bedoeld in de artikelen 3 tot en met 19, mede bestemd voor het behoud en bescherming van de gebieden met een hoge archeologische verwachtingswaarde.

20.2 Bouwregels

Voor het bouwen binnen de bestemming Waarde - Archeologie als bedoeld in het eerste lid geldt de voorwaarde dat:

indien er sprake is van het bouwen van bouwwerken met grondroering waarvoor een vergunning is vereist en die een totale oppervlakte van meer dan 50 m² en een diepte van meer dan 50 cm hebben, dient hieromtrent vooraf schriftelijke advies te worden ingewonnen bij de afdeling Archeologie van de gemeente Den Haag. De afdeling Archeologie kan een onderzoeksrapport verlangen, waarin de archeologische waarde van het terrein, welke blijkt uit de aanvraag wordt verstoord, naar het oordeel van het bevoegd gezag, in voldoende mate is vastgesteld.

20.3 Nadere eisen-regeling

Het bevoegd gezag kan nadere eisen stellen ten behoeve van:

- a. het archeologisch onderzoek;
- b. het behoud en de bescherming van archeologische waarden.

20.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

20.4.1 Werken en werkzaamheden

Voor het uitvoeren van werkzaamheden en werken geen bouwwerken zijnde die een oppervlakte van meer dan 50 m² beslaan en een diepte van 50 cm overschrijden dient een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden te worden aangevraagd. Het betreft de volgende werken en werkzaamheden:

- a. het wijzigen van het maaiveldniveau door middel van het verlagen, afgraven of egaliseren van grond waarvoor geen ontgrondingsvergunning is vereist;
- b. het aanleggen en verbreden van sloten, vijvers en andere wateren, waarvoor geen ontgrondingsvergunning is vereist;
- c. het aanbrengen van ondergrondse transport-, energie-, telecommunicatie- of andere leidingen en de daarmee verband houdende constructies.

20.4.2 Het vereiste van het verkrijgen van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden is niet van toepassing op werken of werkzaamheden welke:

- a. het normale beheer of onderhoud en/of gebruik betreffen;
- b. worden uitgevoerd in bestaande weg- en leidingcunetten;
- c. reeds in uitvoering zijn, dan wel krachtens een verleende vergunning reeds mogen worden uitgevoerd op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan.

20.4.3 De aanvrager van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden als bedoeld in artikel 20.4 dient bij het indienen van de aanvraag een rapport over te leggen waarin de archeologische waarde van het terrein, welke blijkt uit de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het bevoegd gezag, in voldoende mate is vastgesteld.

20.4.4 Aan de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden kunnen in het belang van archeologische monumentenzorg voorwaarden worden verbonden. Deze kunnen onder meer betrekking hebben op:

- a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor monumenten in de bodem kunnen worden behouden;
- b. de verplichting tot het doen van opgravingen; of
- c. de verplichting om de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg die voldoet aan door het bevoegd gezag bij de vergunning te stellen kwalificaties.

Artikel 21 Waarde - Cultuurhistorie

21.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Cultuurhistorie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen als bedoeld in artikelen 3 tot en met 19, mede bestemd voor het behoud en bescherming van de cultuurhistorische waarden van het rijksbeschermd stadsgezicht, zoals beschreven in de toelichting op het aanwijzingsbesluit, opgenomen in bijlage 3 van de regels (beschermd stadsgezicht), één en ander met de daarbij behorende bouwwerken geen gebouwen zijnde, wegen, groen, water en overige voorzieningen.

21.2 Bouwregels

Voor het bouwen binnen de bestemming 'Waarde - Cultuurhistorie' gelden de volgende regels:

- a. het bouwen binnen de grenzen van het rijksbeschermd stadsgezicht moet plaatsvinden met inachtneming van de cultuurhistorische waarden als bedoeld in het eerste lid;
- b. het bepaalde onder a geldt niet voor bouwplannen die (mede) ten doel hebben het herstel van de oorspronkelijke waarden van de betreffende bouwwerken;
- c. het bepaalde onder a heeft, ingeval van strijdigheid, voorrang op de bouwregels behorende bij de samenvallende bestemmingen en op de algemene bouw- en afwijkingsregels;
- d. het bepaalde onder a geldt niet indien strikte toepassing ervan zou leiden tot een onevenredige aantasting van de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden van de gronden en bouwwerken.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 22 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.

Artikel 23 Algemene bouwregels

- a. De in dit plan opgenomen regels zijn van toepassing op elk bouwwerk, bedoeld om ter plaatse te functioneren.
- b. Een ruimte voor het parkeren van een personenauto moet afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's. Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan:
 - 1. indien de afmetingen van een parkeerruimte voor een personenauto ten minste 1,80 m bij 5,50 m en ten hoogste 3,25 m bij 6,00 m bedragen, uitgaande van langsparkeren en ten minste 2,50 m bij 5,00 m in geval van haaks parkeren;
 - 2. indien de afmetingen van een gereserveerde parkeerruimte voor een gehandicapte, voorzover die ruimte niet in de lengterichting aan trottoir grenst, ten minste 3,50 m bij 5,00 m bedragen.
- c. Gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde, zijn binnen de op de plankaart aangegeven 'milieuzone grondwaterbeschermingsgebied' slechts toegestaan, indien de belangen in verband met het grondwaterbeschermingsgebied zich hier niet tegen verzetten.
- d. Het bevoegd gezag kan nadere eisen stellen aan het bouwen binnen de op de plankaart aangegeven 'milieuzone grondwaterbeschermingsgebied' ten aanzien van de bescherming van het grondwaterbeschermingsgebied.

Artikel 24 Algemene gebruiksregels

- a. Behoudens het bepaalde in artikel 26.2 is het verboden de binnen de bij de geometrisch bepaalde vlakken, welke onderdeel uitmaken van deze beheersverordening, begrepen gronden en zich daarop bevindende opstallen te gebruiken, te doen of laten gebruiken op een wijze of tot een doel, strijdig met de voorgeschreven bestemming of met de regels van het plan.
- b. Het verbod, bedoeld onder a omvat in ieder geval:
de aanleg of het gebruik van onbebouwde gronden als opslag, stort- of bergplaats behoudens voor zover dit noodzakelijk is in verband met het op de bestemming gerichte gebruik van de gronden en voorts geldt bedoeld verbod voor het gebruik van eengezinswoningen als meergezinswoningen en het gebruik van gronden en gebouwen voor het uitoefenen van prostitutie en voor de exploitatie van een prostitutie-inrichting of een seksclub, tenzij in de regels van dit plan anders is bepaald.
- c. Indien de ligging, de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, moet volgens de parkeernormen en kaart zoals opgenomen in de bijlage van de regels ten behoeve van het parkeren of stallen van personenauto's ruimte zijn aangebracht in, op of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort;
- d. Indien de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het stallen op parkeren van fietsen en bromfietsen en voor het laden of lossen van goederen, moet volgens de parkeernormen en kaart zoals opgenomen in de bijlage van de regels in deze behoefte zijn voorzien aan, in of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort.

Artikel 25 Algemene afwijkingsregels

25.1 Afwijken algemene bouwregels

- a. Met een omgevingsvergunning kan het bevoegd gezag afwijken van het bepaalde in de regels ten behoeve van:
- b. het bouwen van niet voor bewoning dienende gebouwtjes van openbaar nut, zoals gemaalgebouwtjes, abri's en transformatorstations, met een maximum inhoud van 50 m³ per gebouwtje en een goothoogte van ten hoogste 3,25 m;
- c. geringe afwijkingen, die in het belang zijn van een esthetisch of technisch beter verantwoorde plaatsing van gebouwen of die noodzakelijk zijn in verband met de werkelijke toestand van het terrein, met dien verstande dat een afwijking in situering niet meer dan 1 m en een afwijking in verticale zin niet meer dan 1 m mag bedragen;
- d. de parkeernormen die gehanteerd worden voor het parkeren of stallen van auto's, fietsen, bromfietsen en voor het laden en lossen van goederen, indien:
 1. op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingsruimte wordt voorzien;
 2. nadere besluitvorming ten aanzien van het parkeerbeleid en/of parkeernormen aanleiding geeft om af te wijken van de in de bijlage van de regels opgenomen parkeernormen;
 3. het voldoen aan de parkeernormen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit, tot welke bijzondere omstandigheden in elk geval worden gerekend een te verwachten meer dan gemiddeld aantal gehandicapte gebruikers of bezoekers van het gebouw.

25.2 Afwijken algemene gebruiksregels

- a. Met een omgevingsvergunning kan het bevoegd gezag afwijken van de regels van dit plan wanneer strikte toepassing daarvan leidt tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.
- b. met een omgevingsvergunning kan het bevoegd gezag afwijken van het gestelde in artikel 24, sub b ten aanzien van het gebruik van eengezinswoningen als meergezinswoningen, mits:
 1. dit geen consequenties heeft voor het stedenbouwkundig karakter van de bebouwing;
 2. daardoor de parkeerdruk in de wijk niet onevenredig toeneemt;
 3. de (cultuurhistorische) waarden van het rijksbeschermd stadsgezicht daardoor niet worden aangetast.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 26 Overgangsrecht

26.1 Bouwwerken

1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van de beheersverordening aanwezig is of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van de verordening, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
 - a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 - b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
2. Eenmalig kan ontheffing worden verleend van het gestelde onder a voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk, als bedoeld onder het eerste lid, sub 1 met maximaal 10%;
3. Het eerste lid, sub 1 is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar die zijn gebouwd in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

26.2 Gebruik

1. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van de beheersverordening en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
2. Het is verboden het met de beheersverordening strijdige gebruik, als bedoeld in het tweede lid, sub 1 te veranderen of te laten veranderen in een ander met deze verordening strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
3. Indien het gebruik, als bedoeld onder het tweede lid, sub 1 na de inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
4. Het tweede lid, sub 1 is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 27 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van de beheersverordening Benoordenhout Noord-Oost.

Bijlagen

Bijlage 1 Staat van Horeca-categorieën

Staat van horeca-categorieën

1. Inleiding

Op 4 februari 2010 is de Toekomstvisie Horeca 2010-2015 door de gemeenteraad vastgesteld. Daarbij wordt beleidsmatig ingezet op het bieden van ruimte en flexibiliteit voor de ontwikkeling van het horeca-aanbod in de stad. Het belang van de aanwezigheid van horeca-inrichtingen moet in een bestemmingsplan echter worden afgewogen tegen overige belangen zoals wonen en werken. Bij de opstelling van criteria voor het toelaten van horeca-inrichtingen zijn niet alle factoren die verschillende vormen van horeca onderscheiden op voorhand ruimtelijk relevant. Daarom worden in ruimtelijke plannen waar horeca-inrichtingen in voorkomen, zoals het onderhavige, een beoordelingssysteem gehanteerd waarin aan de hand van een 'Staat van Horeca-categorieën' en een aantal definities van horeca-inrichtingen, bepaald wordt tot welke categorie een bepaalde horeca-inrichting behoort.

Op basis van de winkeltijdenwet / APV zijn de openingstijden voor detailhandel verruimd tot 23.00 uur. Daarbij is in de APV de openingstijd voor daghoreca verruimd tot 23.00 uur. In aansluiting hierop wordt een categorie-indeling voor horeca tot 23.00 uur gehanteerd. Uitgangspunt daarbij is dat clientèle van daghoreca voornamelijk klanten van detailhandelsinrichtingen zijn of met een ander doel reeds op straat aanwezig zijn. De langere openstelling van daghoreca veroorzaakt zodoende geen onaanvaardbare druk op de woonomgeving.

De horecadenitatie staat in de planregels, binnen de inleidende regels (artikel 1) opgenomen met de daarbij behorende categorie-indeling. Bij de verschillende categorieën staan verschillende horecavormen opgenomen.

Onzelfstandige horeca, waarbij de horeca ondergeschikt is aan de hoofdactiviteit als b.v. detailhandel, dienstverlening of een cultuurinstelling wordt niet als horeca en de bestemming horeca aangemerkt maar tot de hoofdbestemming. Ook is daarvoor geen vergunning op grond van de APV nodig.

Van ondergeschiktheid is sprake als de horecaruimte onderdeel is van het hoofdgebouw waarbij het een maximum oppervlakte van 25% van het bruto vloeroppervlak heeft.

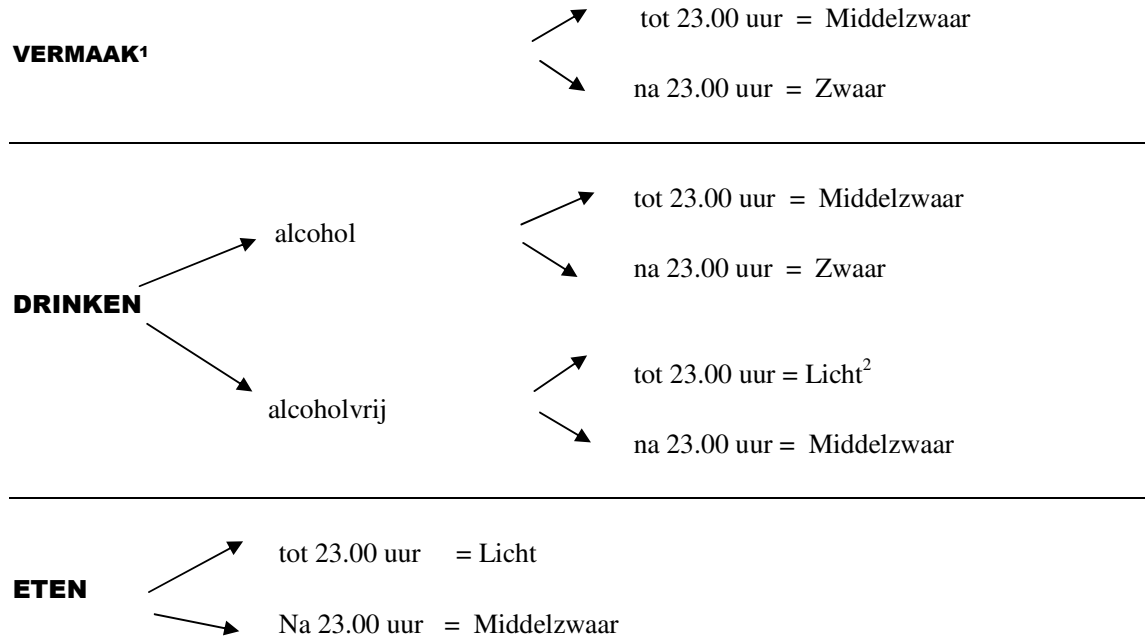
Aanvullend op de 25% regeling is de burgemeester bevoegd om een absoluut maximum vast te stellen. De openingstijden van de horeca zijn gebonden aan de openingstijden van de hoofdfunctie. Daarnaast moet worden voldaan aan de volgende voorwaarden:

- Geen alcohol schenken,
- Geen terras,
- Geen luide of live muziek,
- Geen kansspelautomaten (met uitzondering van kansspeelhallen),
- Geen maaltijden bereiden ter plaatse (alleen opwarmen),
- Voor supermarkten, bakkerijen en avondwinkels wordt 1 spit/oven of gril toegestaan,
- Geen verhuur van de horecaruimte aan derden tbv feesten en partijen,
- Geen seksinrichting,
- Geen coffeeshop.

2. Staat van Horeca-categorieën

In de definitie van een horeca-inrichting wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende horeca-categorieën. Dit is op basis van onderstaande Staat van Horeca-categorieën.

Exploitatie accent:



Winkelondersteunende horeca wordt gezien als een lichte vorm van horeca. Daarbij gaat het vooral om het serveren van maaltijden gedurende de openingstijden van detailhandel en/of het drinken van alcoholvrije dranken zoals koffie/thee. Indien deze vorm van horeca in winkelstraten is gelegen, maar mogelijk ook bij kantoren en bedrijven, veroorzaakt het weinig zelfstandig aantrekkelijk verkeer. De klanten zijn immers al op straat of in de nabijheid aanwezig. Verder betreft het een exploitatievorm waar zittend aan tafels geconsumeerd wordt zodat de bezoekersfrequentie laag is.

Indien bij winkelondersteunende horeca maaltijden geserveerd worden en uitsluitend daarbij en ongeschikt alcoholische dranken geschonken worden is dat toegestaan en blijft het tot 23.00 uur een lichte vorm van horeca, na 23.00 uur wordt het middelzwaar.

Er zijn Horeca-inrichtingen die vergelijkbaar aan detailhandel, zoals take away en maaltijdbezorging die net als gewone detailhandel eigenstandig verkeer aantrekken. Indien deze inrichtingen uitsluitend tijdens de openingstijden voor detailhandel geopend zijn, worden ze beschouwd als een lichte vorm van horeca. Wanneer de inrichting na de openingstijden geopend is, wordt het middelzwaar.

Wanneer een horeca-inrichting de exploitatie-accent vermaak in de vorm van recreatie of cultuur heeft of uitsluitend als drinkgelegenheid (met alcohol) functioneert wordt het, gedurende openingstijden van

¹ De Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen kent de bestemming Cultuur en Ontspanning. De exploitatie van inrichtingen die binnen deze bestemming vallen (zoals bijvoorbeeld een casino en muziektheater) vallen buiten deze Staat van Horeca-categorieën.

² de categorie Licht is inclusief de in de Algemene Plaatselijke Verordening genoemde meldplicht, (voor bestemmingsplannen zijn deze twee categorieën samengevoegd).

detailhandel gezien als een middelzware exploitatievorm. Wanneer genoemde exploitatievormen na de openingstijden voor detailhandel geopend zijn wordt het gezien als zware vorm van horeca. Dat heeft te maken met de toenemende kans overlast vooral in de nachtelijke uren als gevolg van alcohol, de hogere bezoekersdichtheid en dat bezoekers eigenstandig verkeer veroorzaken naar de inrichting.

3. Definities verschillende vormen van horeca

De, in de regels opgenomen categorieën van horeca-inrichtingen, worden op basis van de hieronder genoemde soorten inrichtingen van een nadere omschrijving voorzien.

Uitsluitend de inrichtingen die op basis van het beleid als uitwerking van de definitie worden beschouwd, worden in deze regels opgenomen. De inrichtingen die niet onder de algemene definitie van horeca-inrichtingen vallen, worden gedefinieerd in de inleidende regels van het bestemmingsplan (art. 1).

café:

een inrichting, gericht op het bedrijfsmatig, voor gebruik ter plaatse, aan de gebruiker verstrekken van alcoholische en niet-alcoholische dranken, eventueel in combinatie met het verstrekken van al dan niet ter plaatse bereide kleine etenswaren. Het accent ligt op de verkoop van alcoholische dranken. Een dansvloer van minder dan 10 m² is toegestaan. De horecacategorie van dergelijke inrichtingen is afhankelijk van de openingstijden. Bij openingstijden tot 23.00 uur valt de inrichting onder horecacategorie middelzwaar. Bij openingstijden na 23.00 uur valt de inrichting onder horecacategorie zwaar. Een bar, pub, taverne, grand café worden met een café gelijkgesteld.

cafetaria/snackbar:

een inrichting, gericht op het bedrijfsmatig, voor zowel gebruik ter plaatse als elders, verkopen aan de gebruiker van op een relatief snelle manier bereide etenswaren (meestal door middel van een frituur of grill) en waar men voornamelijk komt voor de 'snelle hap'. De horecacategorie van dergelijke inrichtingen is afhankelijk van zowel de openingstijden als de vraag of er alcoholische dranken worden geschenken. Bij openingstijden tot 23.00 uur en het schenken van uitsluitend niet-alcoholische dranken valt de inrichting onder horecacategorie licht. Bij openingstijden na 23.00 uur en/of het schenken van alcoholische dranken valt de inrichting onder horecacategorie middelzwaar. Een shoarmazaak/grillroom wordt met een cafetaria gelijkgesteld.

discotheek:

een inrichting, gericht op het bedrijfsmatig bieden van gelegenheid tot dansen op mechanische en/of levende muziek op een dansvloer van meer dan 10 m² en het verstrekken van alcoholische en niet-alcoholische dranken. Dergelijke inrichtingen vallen onder horecacategorie zwaar. Een club en lounge wordt met een discotheek gelijkgesteld.

ijssalon:

een inrichting, gericht op het bedrijfsmatig, voor zowel gebruik ter plaatse als elders, aan de gebruiker verstrekken van al dan niet ter plaatse bereid consumptie-ijs met toebehoren, al dan niet in combinatie met het verstrekken van niet-alcoholische dranken. Dergelijke inrichtingen vallen onder horecacategorie licht.

koffieconcept / koffiehuis:

een daghorecabedrijf, gericht op het bedrijfsmatig, voor gebruik ter plaatse aan de gebruiker verstrekken van niet-alcoholische dranken, in combinatie met de verkoop van kleine etenswaren. De horecacategorie van dergelijke inrichtingen is afhankelijk van zowel de openingstijden als de vraag of er alcoholische dranken worden geschonken. Bij openingstijden tot 23.00 uur en het schenken van uitsluitend niet-alcoholische dranken valt de inrichting onder horecacategorie licht. Bij openingstijden na 23.00 uur en/of het schenken van alcoholische dranken valt de inrichting onder horecacategorie middelzwaar. Een theehuis wordt met een koffiehuis gelijkgesteld.

lunchroom / broodjeszaak:

een inrichting, gericht op de verkoop, veelal voor gebruik ter plaatse van al dan niet ter plaatse bereide kleine maaltijden en etenswaren, in combinatie met de verkoop van overwegend niet-alcoholische dranken, met een in het algemeen gespreide bezoekersfrequentie tussen 7.00 uur en 23.00 uur, waarbij de bedrijvigheid zich binnen de lokaliteit voltrekt en de consumpties voornamelijk zittend worden genuttigd. Dergelijke inrichtingen vallen onder horecacategorie licht.

restaurant:

een inrichting, gericht op het bedrijfsmatig, voor gebruik ter plaatse, verstrekken van bereide gerechten, in combinatie met het verstrekken van alcoholische en niet-alcoholische dranken. De horecacategorie van een dergelijke inrichting is afhankelijk van zowel de openingstijden als de vraag of er alcoholische dranken worden geschonken. Bij openingstijden tot 23.00 uur en het schenken van uitsluitend niet-alcoholische dranken valt de inrichting onder horecacategorie licht. Bij openingstijden na 23.00 uur en/of het schenken van alcoholische dranken valt de inrichting onder horecacategorie middelzwaar. Een petit-restaurant, restauratie, crêperie, pannenkoekenhuis en poffertjeszaak worden met een restaurant gelijkgesteld.

take away /maaltijdbezorging:

een inrichting, gericht op de bedrijfsmatige verkoop van al dan niet ter plaatse bereide maaltijden, anders dan voor gebruik ter plaatse, die door de kopers ter plaatse worden afgehaald, dan wel door de verkoper bij de koper thuis worden bezorgd. Dergelijke inrichtingen vallen onder horecacategorie licht. Een traiteur en/of toko waarbij de maaltijden ter plaatse worden bereid en/of indien de hoofdactiviteit van de onderneming gericht is op het verstrekken van gerechten voor directe nuttigging ter plaatse of in de directe omgeving, worden met take away gelijkgesteld.

strandpaviljoen:

een gebouw op het strand, waarin de bedrijfsuitoefening hoofdzakelijk gericht is op het verstrekken van dranken en maaltijden voor gebruik ter plaatse ten behoeve van de strandrecreatie. Bij een strandpaviljoen kan het exploitatie-accent ook liggen op vermaak. Dit is afhankelijk van de exploitatievorm. De categorie-indeling kan op basis van de exploitatievorm worden bepaald aan de hand van de Staat van Horeca-categorieën.

Bijlage 2 Nota Parkeernormen



NOTA PARKEERNORMEN DEN HAAG

10 oktober 2011

Gemeente Den Haag
Dienst Stedelijke Ontwikkeling
Afdeling Verkeer

In digitale vorm is deze nota opgemaakt om DUBBELZIJDIG te worden afgedrukt.
Bij enkelzijdig afdrukken treft u daarom lege pagina's aan.

NOTA

PARKEERNORMEN

DEN HAAG

11 oktober 2011

Gemeente Den Haag

Dienst Stedelijke Ontwikkeling
Afdeling Verkeer

SAMENVATTING

Aanleiding

De basis voor de vigerende parkeernormen is in 1992 vastgelegd door de gemeenteraad van Den Haag. Dit inmiddels verouderde beleid is volledig ingehaald door de tijd en er zijn op verschillende onderdelen al aanpassingen doorgevoerd. Mede daardoor is het vaak onduidelijk welke afwegingen een rol spelen bij het opleggen van een parkeereis. Dat zorgt voor lange en ingewikkelde onderhandelingen, inefficiëntie en misverstanden.

De belangrijkste reden waarom er behoefte is aan parkeernormen is om de claim van parkeren op de schaarse openbare ruimte te kunnen reguleren, zodat de leefbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving niet stapsgewijs verder onder druk komen te staan. Omdat de komende jaren de mobiliteit en het autobezit blijven toenemen, zal de parkeerbehoefte en de druk daarvan op de openbare ruimte ook niet vanzelf minder worden. Hiervoor is gericht beleid nodig. Een totale revisie van het stelsel van parkeernormen, inclusief de toepassing ervan, is dan ook hard nodig.

Parkeernormen zijn aan de orde bij nieuw- en verbouw van vastgoed. Wanneer een omgevingsvergunning¹ wordt aangevraagd toetst de gemeente of aan de gestelde voorwaarden wordt voldaan. Die voorwaarden behelzen onder andere dat in voldoende mate voorzien wordt in parkeercapaciteit ten behoeve van het bouwplan.

Twee soorten parkeernormen

Om te kunnen beoordelen of er bij nieuw- en verbouw van vastgoed voldoende rekening wordt gehouden met de parkeerbehoefte die een gebouw genereert, worden parkeernormen gehanteerd. Het is daarbij van belang om te benadrukken dat de parkeerbehoefte aangeeft welke parkeercapaciteit er in theorie beschikbaar moet zijn binnen (of in de nabije omgeving van) het bouwplan. Aan de hand daarvan stelt de gemeente de parkeereis op, waarin wordt aangegeven welk aantal parkeerplaatsen daadwerkelijk gerealiseerd dient te worden. Hoewel het uitgangspunt is dat de parkeerbehoefte door de ontwikkelaar op eigen terrein opgelost moet worden, is alleen de parkeereis juridisch bindend.

Het parkeerbeleid is bij woningen behoeftevolgend, terwijl bij kantoren, bedrijven en voorzieningen een sturend parkeerbeleid wordt gehanteerd. Er worden daarom twee soorten parkeernormen onderscheiden:

- Bij ontwikkelingen in de woningbouw zijn de normen gebaseerd op het autobezit;
- Voor overige ontwikkelingen zijn de normen gebaseerd op (gewenst) autogebruik.

Vervolgens moeten de normen zodanig zijn samengesteld, dat ze aan de hand van bouwplannen uitspraken kunnen doen over het toekomstige parkeergedrag.

¹ Sinds de invoering van de Wabo bestaat de bouwvergunning niet meer, daarvoor in de plaats is de omgevingsvergunning gekomen.

Parkeernormen bij wonen

Voor wonen bestaan de nieuwe normen uit een optelsom van het gemiddelde autobezit, het gemiddelde gebruik van leaseauto's per huishouden en de autonome groei van het autobezit. Om de totale parkeerbehoefte te berekenen dient daar in geval van eengezinswoningen en appartementen 0,3 parkeerplaats per woning bij opgeteld te worden voor bezoek. Voor het berekenen van het gemiddelde autobezit per huishouden aan de hand van het bouwplan, zijn drie variabelen in relatie tot de woning benoemd die het autobezit verklaren: oppervlakte van de woning, mate van stedelijkheid en het type woning.

Uit onderzoek is gebleken dat het autobezit afneemt naarmate de oppervlakte van de woning kleiner wordt en naarmate de omgeving van de woning een hogere mate van stedelijkheid laat zien. Verder is duidelijk geworden dat het verschil in autobezit tussen eengezinswoningen en appartementen ongeveer 0,2 auto per huishouden is. Daarnaast blijkt dat bewoners van zorg- en aanleunwoningen nauwelijks tot geen auto's bezitten en dat slechts ongeveer één op de tien studenten een auto heeft. Analyses van het Haagse autobezit, naar aanleiding van bovenstaande factoren, hebben geleid tot nieuwe parkeernormen voor woningen.

Parkeernormen bij overige ontwikkelingen

Bij kantoren, bedrijven en voorzieningen (KBV) zijn het parkeergedrag en het bereikbaarheidsprofiel per functie bepalend voor de hoogte van de parkeernormen. Het landelijke instituut CROW, heeft op basis van uitvoerig onderzoek kencijfers vastgesteld, waarvan de cijfers voor 'zeer sterk stedelijk gebied' uitgangspunt zijn geweest. Waar het CROW in haar kencijfers een bandbreedte aangeeft, kiest de gemeente Den Haag ervoor om een vaste norm te hanteren voor het bepalen van de parkeerbehoefte.

De kencijfers van het CROW zijn zo veel mogelijk omgerekend naar een vaste eenheid, namelijk het benodigde aantal parkeerplekken per 100m² bvo. Ook bij kantoren, bedrijven en voorzieningen is de parkeerbehoefte immers afhankelijk van het oppervlak van de functie. Het deel van de parkeerbehoefte dat voor rekening komt van bezoekers is in de norm opgenomen en is per functie met een percentage aangegeven. Vervolgens is de norm op basis van bereikbaarheid gedifferentieerd naar onderscheidende delen van het stedelijke gebied. Een analyse van de bereikbaarheid van en binnen Den Haag heeft geleid tot een nieuwe zonering voor de parkeernormen voor kantoren, bedrijven en voorzieningen.

Toepassingskader

De toepassing van de normen is vastgelegd in het toepassingskader. Dit bestaat feitelijk uit een stappenplan met drie hoofdbestanddelen: In de eerste fase wordt de parkeerbehoefte van de ontwikkeling berekend aan de hand van het bouwplan en de daarbij behorende parkeernorm.

Dan volgt in de tweede fase het vaststellen van de parkeereis: een nadere beschouwing van de berekende parkeerbehoefte. Wanneer de bouwende partij van mening is dat de parkeerbehoefte niet volledig gerealiseerd hoeft te worden, moet hij dat zelf

aantonen. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn indien verschillende functies binnen het bouwplan gebruik kunnen maken van dezelfde parkeerplaatsen. Het college kan ook (in een afzonderlijk besluit) een gebied aanwijzen waar afgeweken mag worden van de normen uit deze nota. Het college is voornemens om het pollergebied in het centrum aan te wijzen als zo'n uitzonderlijk gebied omdat de autobereikbaarheid in dit gebied sterk afwijkt van de rest van de stad.

In deze fase wordt ook bepaald welk aantal parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd moet worden en voor welk aantal parkeerplaatsen de openbare straat gebruikt mag worden. In die afweging speelt de parkeerdruk in de omgeving van het bouwplan een grote rol, evenals de afstand tussen de parkeerplaats en de bestemming. Om die reden worden in deze nota, ten behoeve van gesprekken en onderhandelingen in deze fase, de parkeerdrukmatrix en de loopafstandentabel geïntroduceerd.

Tenslotte worden in de derde fase van het stappenplan de afspraken en consequenties vastgelegd. Bij het niet (volledig) uitvoeren van de parkeereis zal de gemeente maatregelen treffen om ervoor te zorgen dat de parkeerdruk in de openbare ruimte niet alsnog gaat toenemen als gevolg van de ontwikkeling. Er worden in deze nota ten aanzien daarvan twee maatregelen genoemd:

- Het beperken van het recht op een parkeervergunning (bij woningbouw voor de eerste auto; bij kantoren, bedrijven en voorzieningen mogelijk voor meerdere auto's);
- Het verplichten tot een storting in het parkeerfonds.

In deze fase van het toepassingskader is het ook mogelijk om bij bouwplannen die onderdeel uitmaken van een gebiedsaanpak afspraken te maken over de termijn waarop de totale parkeereis voor het hele gebied moet zijn gerealiseerd.

De nota bevat enkele punten die nader moeten worden uitgewerkt. Dit betreft de formulering van normen voor fietsparkeren, de uitwerking van de werkwijze en de werking van het parkeerfonds, het parkeernormenbeleid in het pollergebied en tenslotte de aanpassing van de uitgifteregels voor parkeervergunningen.

INHOUD

Samenvatting	iii
1 Aanleiding	3
2 Doel en strekking	5
2.1 Waarom Parkeernormen?	5
2.1.1 Twee soorten ontwikkelingen	5
2.1.2 Toepassingskader	5
2.1.3 Normen voor fietsparkeren	5
2.2 Juridische basis voor parkeernormen	6
2.2.1 Transitie van WRO naar Wro	6
2.2.2 Bouwverordening en bestemmingsplan	6
2.2.3 Conclusie	7
3 Normen om parkeerbehoefte te bepalen	9
3.1 Parkeerbehoefte: volgen of sturen?	9
3.2 Normen voor Wonen	9
3.2.1 Verklarende variabelen voor autobezit	11
3.2.2 Oppervlakte van de woning	12
3.2.3 Mate van stedelijkheid	13
3.2.4 Type woning	16
3.2.5 Voorstel voor normen voor Wonen	18
3.3 Normen voor Kantoren, Bedrijven en Voorzieningen	19
3.3.1 De huidige normen	20
3.3.2 Verklarende variabelen voor autogebruik	20
3.3.3 Herijking op basis van parkeergedrag en bereikbaarheid	21
3.3.4 Voorstel voor normen voor Kantoren, Bedrijven en Voorzieningen	22
4 Toepassingskader	27
4.1 Inleiding	27
4.2 Berekening parkeerbehoefte	28
4.3 Opstellen van de parkeereis	29
4.3.1 De norm gewijzigd toepassen	30
4.3.2 Mogelijkheden om te voldoen aan de parkeereis	31
4.4 Afspraken en realisatie	34
4.4.1 Vast te leggen afspraken	34
4.4.2 Gebiedsontwikkeling als bijzondere situatie	35

5	Bijlagen	37 <u>7</u>
1	Termen en begrippen	399
2	Bouwverordening Gemeente Den Haag	41
3	Autobezit Den Haag in 2010	44
4	Normen voor Wonen	466
5	Referentie voor Normen voor Wonen	477
6	Rekenvoorbeelden	488
7	Aanwezigheidspercentages	50

1 AANLEIDING

In het Parkeerkader Den Haag 2010-2020² worden de belangrijkste redenen uiteengezet voor een nieuwe aanpak van het Haagse parkeerbeleid: De mobiliteit en het autobezit zullen in de komende jaren blijven toenemen en de vraag naar parkeergelegenheid (en tevens de druk op de openbare ruimte) zal – als gevolg daarvan – met name in de woonwijken blijven groeien. Uitgangspunt bij het oplossen van deze problemen is, dat aan die groeiende vraag naar parkeerplaatsen moet worden voldaan, maar niet ten koste van de kwaliteit van de openbare ruimte.

Er worden parkeernormen gehanteerd om bij nieuw- en verbouw van vastgoed de claim van de daaruit voortvloeiende extra vraag naar parkeergelegenheid op de schaarse openbare ruimte in beeld te krijgen en te reguleren. Dit is slechts één van de maatregelen die in het Parkeerkader worden genoemd om de ‘mismatch’ tussen vraag en aanbod van parkeervoorzieningen in goede banen te leiden.

In het Parkeerkader wordt in dit verband een belangrijk onderscheid gemaakt tussen drie verschillende doelgroepen, ieder met een eigen behoefte aan parkeercapaciteit: Bewoners, Werknemers en Bezoekers. De problematiek die ten aanzien van de parkeernormen wordt ervaren, wordt hieronder per doelgroep geschetst.

Bewoners	De huidige parkeernormen bieden regelmatig aanleiding tot interpretatieverschillen en zijn onduidelijk opgeschreven. Ook de hoogte van de normen dient te worden geactualiseerd in verband met wijzigingen in het autobezit. Tenslotte is de herkomst voor de huidige normen onduidelijk, maar in ieder geval sterk verouderd.
Werknemers	Sinds de vigerende normen zijn vastgesteld is er veel veranderd met betrekking tot de bereikbaarheid van bedrijven, kantoren en maatschappelijke voorzieningen. Ook ontbreken er op de huidige lijst van parkeernormen functies die tegenwoordig regelmatig worden gebouwd.
Bezoekers	In de huidige normen (zowel bij wonen als kantoren, bedrijven en voorzieningen) is weliswaar een gedeelte voor het bezoek van de functie opgenomen, maar daar kan zeker enige verduidelijking in worden aangebracht. Bovendien worden aan de realisatie van bezoekersplaatsen andere eisen gesteld dan aan plaatsen voor bewoners of werknemers. Welk deel van de totale parkeerbehoefte voor bezoek is, moet nadrukkelijker worden vastgesteld.

Het is belangrijk om de verschillende parkeerbehoeften bij nieuw- en verbouwbouwplannen zo adequaat mogelijk te kunnen voorspellen. Wanneer de benodigde extra

² In de gemeenteraad van Den Haag aangenomen op 17 december 2009 (RIS_168473). Het Parkeerkader vervangt de Kadernota Parkeerbeleid uit 1992 en geeft de hoofdlijnen aan, waarlangs het parkeerbeleid zich in het komende decennium zal ontwikkelen. In feite is het een uitwerking van de Haagse Nota Mobiliteit (HNM), die in 2011 door de gemeenteraad is vastgesteld.

parkeercapaciteit niet tegelijkertijd met de ontwikkeling wordt gerealiseerd, wordt de bestaande parkeersituatie onevenredig belast door de nieuwe ontwikkeling. De parkeerbehoefte van de bouwontwikkeling moet daarom in principe op eigen terrein worden opgelost. Dat is niet in alle gevallen mogelijk en het is ook niet in alle gevallen strikt noodzakelijk. Er is daarom ook behoefte aan een nieuw toepassingskader voor de parkeernormen.

Leeswijzer

De opbouw van deze nota is als volgt. In hoofdstuk 2 wordt aangegeven wat het doel van de parkeernormen is en hoe de juridische basis is geregeld. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 uiteengezet hoe de nieuwe normen voor wonen en voor kantoren, bedrijven en voorzieningen zijn bepaald. Hoofdstuk 4 gaat vervolgens in op de manier waarop met de normen omgegaan moet worden: het toepassingskader.

Aan deze nota zijn diverse bijlagen toegevoegd. In de tekst wordt specifiek naar deze bijlagen verwezen. Bijlage 1 is echter van algemene aard, daarin is een lijst opgenomen van definities van de begrippen die in deze nota worden gehanteerd.

2 DOEL EN STREKKING

2.1 Waarom Parkeernormen?

Parkeernormen zijn nodig om een prognose te kunnen maken van de te verwachten parkeerbehoefte bij bouwontwikkelingen. Met de nieuwe parkeernormen, inclusief het toepassingskader, wordt een belangrijke stap gezet op weg naar een transparante en eenvoudige werkwijze bij het opstellen van de parkeereis.

2.1.1 Twee soorten ontwikkelingen

In deze nota worden voor twee soorten van ontwikkelingen, parkeernormen voorgesteld. In de eerste plaats gaat het om parkeernormen voor nieuw- en verbouwontwikkelingen met woonfunctie, waarbij bewoners de uiteindelijke belanghebbenden zijn (normen voor 'Wonen'). In de tweede plaats betreft het parkeernormen voor nieuw- en verbouwontwikkelingen zonder woonfunctie, bijvoorbeeld voor kantoren, bedrijven en voorzieningen. Deze normen zijn in eerste instantie gericht op de parkeerbehoefte van werknemers. In het Parkeerkader is een derde doelgroep onderscheiden (bezoekers). Deze is als doelgroep zowel bij wonen als bij kantoren, bedrijven en voorzieningen aan de orde en is daarom in beide gevallen toegevoegd.

2.1.2 Toepassingskader

Wellicht is het toepassen van de normen nog belangrijker dan het vaststellen ervan. Wanneer namelijk een prognose is gemaakt van de te verwachten parkeerbehoefte bij ruimtelijke ontwikkelingen op basis van de normen, dient die verwachting te worden geprojecteerd op de concrete situatie van de betreffende ontwikkeling. In deze nota worden daarom verschillende instrumenten geïntroduceerd om dat proces voortaan gericht en transparanter plaats te laten vinden.

2.1.3 Normen voor fietsparkeren

Een apart te onderscheiden groep parkeerders zijn fietsers. Het gebruik van de fiets neemt toe, maar het ontbreekt tot nog toe aan duidelijke en realistische parkeernormen of regelgeving bij bouwtrajecten voor het stallen van de fiets.

Bij de ontwikkeling van nieuwbouwwoningen wordt naar verwachting vanaf 2012 opnieuw op basis van het bouwbesluit geëist, dat bij de woning een berging wordt gebouwd. Daarbij wordt er van uitgegaan dat de fietsen in die bijbehorende bergingen gestald zullen worden. Bij de bouw van kantoren, bedrijven en voorzieningen geldt momenteel de eis om in één fietsparkeerplaats per drie werknemers te voorzien. Afgezien van de sterk verouderde grondslag voor dit beleid, zijn er tegenwoordig meer genuanceerde eisen nodig, vooral door een aanscherping van de eisen aan de kwaliteit van de openbare ruimte. Het college heeft de ambitie om op termijn nieuwe normen voor fietsparkeren vast te stellen. De beleidsontwikkeling op dit gebied is echter nog niet zo ver dat die inzichten in deze nota meegenomen kunnen worden. Waar het ontbreken van adequate kencijfers in de praktijk tot problemen leidt, zal de onlangs

verschenen Leidraad Fietsparkeren van het CROW (publicatie 291) als richtinggevend worden beschouwd.

2.2 Juridische basis voor parkeernormen

De parkeernormen in deze nota (inclusief toepassing) hebben betrekking op nieuw- en verbouwplannen waarvoor een omgevingsvergunning verplicht is.³ Om te beoordelen of een vergunning verleend kan worden, toetst de gemeente de aanvraag voor een omgevingsvergunning op dit moment aan de bouwverordening en het bestemmingsplan. Wanneer bij dergelijke bouwontwikkelingen realisering van parkeerplaatsen wordt geëist, moet die eis rechtmatig zijn. De nieuwe parkeernormen zijn daarom juridisch verankerd om een goede ruimtelijke ordening te waarborgen.

2.2.1 Transitie van WRO naar Wro

Tijdens het proces van herziening van de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) heeft de wetgever voor verwarring gezorgd waar het om de juridische grondslag van de parkeernormen gaat. Tegelijkertijd is gekeken naar herziening van de oude WRO, en naar mogelijkheden om verouderde (onderdelen van) aanverwante wetgeving in één keer in een nieuw stelsel van wetgeving te vatten. Voor de parkeernormen zijn daarbij in de oude situatie de WRO en de Woningwet aan de orde, die in de nieuwe situatie volledig vervangen hadden moeten worden door de nieuwe Wet op de ruimtelijke ordening en de Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht (Wabo).

Niet alle onderdelen uit de oude wetten hebben een plek gekregen in het nieuwe kader. Het artikel uit de Woningwet dat het mogelijk maakt om parkeerplaatsen te eisen bij bouwontwikkelingen (artikel 8 lid 5, met betrekking tot aanvullende stedenbouwkundige bepalingen) is abusievelijk niet in de nieuwe wetgeving terecht gekomen. De wetgever heeft daarom voor een klein aantal onderdelen van de oude WRO een reparatiewet moeten aannemen. Als gevolg van deze reparatiewet blijft de oude situatie voorlopig nog ‘als achtervang’ van kracht. Maar omdat gemeenten per 1 juli 2013 op orde moeten zijn met actuele bestemmingsplannen, zal de noodzaak voor die achtervang uiteindelijk komen te vervallen.

2.2.2 Bouwverordening en bestemmingsplan

De huidige manier (regeling door middel van de bouwverordening) biedt dus nog voldoende juridische status aan de parkeernormen. In artikel 2.5.30 van de bouwverordening zijn de parkeernormen op dit moment opgenomen door middel van een verwijzing naar de folder “Bouwen en parkeren in Den Haag”. Naast de parkeernormen beschrijft de bouwverordening ook mogelijkheden tot vrijstelling van de parkeerplaatsenverplichting.

Een bestemmingsplan beschrijft wat er in een gebied is toegestaan. Zo kan een gebied bijvoorbeeld de bestemming ‘wonen’, ‘recreatie’ of een combinatie van functies

³ Sinds de invoering van de Wabo bestaat de bouwvergunning niet meer, daarvoor in de plaats is de omgevingsvergunning gekomen.

hebben. Een bestemmingsplan bestaat uit een plankaart, regels en een toelichting. De plankaart en de regels zijn juridisch bindend. De nieuwe Wro eist onderscheid tussen beleid en norm. Verwijzing naar een beleidsnota waarin normen zijn opgenomen, behoort niet langer tot de mogelijkheden.

Dit kan echter opgelost worden door in de voorschriften bij de bestemmingsplannen onderdelen van het toepassingskader op te nemen. Dat is de sleutel om de parkeernormen, zoals ze in deze nota worden ontwikkeld toe te kunnen passen.

2.2.3 Conclusie

Gemeenten zijn op grond van de Wro verplicht om de bestemmingsplannen te actualiseren. In Den Haag wordt daar ook aan gewerkt. Daar waar de bestemmingsplannen worden geactualiseerd, worden de normen uit deze nota overgenomen, inclusief de werkwijze die in het toepassingskader is omschreven. Op locaties waar het vigerende bestemmingsplan niet (voldoende) voorziet in een juridische basis voor het eisen van parkeercapaciteit, biedt de bouwverordening op grond van de herstellwet voldoende juridische basis.

De met deze nota vastgestelde parkeernormen inclusief de toepassing, treedt in werking vanaf het moment waarop de nota is vastgesteld door de gemeenteraad van Den Haag. Vanaf dan zullen de bouw aanvragen worden beoordeeld op grond van deze nota. Voor de zogenaamde 'beginselaanvragen' die nog zijn beoordeeld op grond van de oude normen, gelden de parkeereisen die al zijn gesteld. De termijn waarop een beroep gedaan kan worden op de parkeereisen die naar aanleiding van beginselaanvragen zijn gesteld, is een jaar. Wanneer die termijn verstrijkt worden de aanvragen opnieuw aan de hand van de nieuwe normen en het nieuwe toepassingskader beoordeeld.

3 NORMEN OM PARKEERBEHOEFTE TE BEPALEN

Bij het herijken van parkeernormen is van belang dat de inhoudelijke en beleidsmatige uitgangspunten duidelijk en transparant zijn. Ook moeten de normen volgens een heldere systematiek tot stand komen. In dit hoofdstuk komen die zaken aan bod.

Parkeernormen worden gehanteerd om de parkeerbehoefte die bij een (nieuw)bouw-ontwikkeling ontstaat, duidelijk en eenduidig in beeld te brengen. Inzicht in de factoren die de parkeerbehoefte bepalen is daarom een voorwaarde om de hoogte van de normen te kunnen bepalen. Pas wanneer die factoren duidelijk zijn kunnen de normen zelf worden geformuleerd.

3.1 Parkeerbehoefte: volgen of sturen?

De gemeente Den Haag hanteert parkeernormen bij de nieuw- en verbouw van vastgoed. Het doel daarvan is, om eenvoudig te kunnen berekenen welke parkeerbehoefte het nieuw te bouwen project naar verwachting zal genereren. Daarmee worden geen uitspraken gedaan of dat aantal auto's ook daadwerkelijk een plek nodig zal hebben, noch waar die parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd. De parkeernorm is dan ook vooral een richtlijn, of een kencijfer, waarmee de vraag naar parkeercapaciteit kan worden geschat.

Voor ontwikkelingen met woonfunctie (woningen) zijn de parkeernormen op een andere manier opgebouwd dan voor ontwikkelingen zonder woonfunctie (kantoren, bedrijven, voorzieningen). Voor woningbouw is het parkeerbeleid van Den Haag in beginsel behoeftevolgend. Dat betekent dat er voor nu, maar vooral voor de toekomst, voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden waarmee de parkeervraag van bewoners kan worden gefaciliteerd. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen is daarmee grotendeels afhankelijk van het autobezit van de bewoners. Dat autobezit wordt in dit hoofdstuk vertaald naar een parkeernorm.

Voor ontwikkelingen zonder woonfunctie (kantoren, bedrijven, voorzieningen) is het parkeerbeleid sturend van aard. De gemeente hecht grote waarde aan de kwaliteit van de openbare ruimte en stimuleert het gebruik van OV en fiets. Er wordt daarom gestuurd op een lage parkeerbehoefte bij bestemmingen die goed bereikbaar zijn zonder auto. Bij de normen voor 'kantoren, bedrijven en voorzieningen' zijn dan ook vooral het mobiliteitsprofiel van de nieuwe functie en het bereikbaarheidsprofiel van de locatie van belang voor de hoogte van de normen. Vervolgens speelt ook het aantal verkeersbewegingen een rol, vooral bij functies die veel bezoek aantrekken.

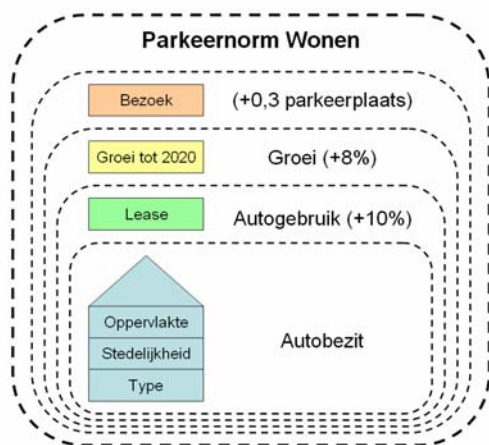
3.2 Normen voor Wonen

Het realiseren van parkeercapaciteit kost veel geld en neemt waardevolle (openbare) ruimte in. In woonbuurten gaat het aanleggen van parkeerplaatsen vaak ten koste van de kwaliteit van de openbare ruimte. Aan de andere kant zorgt een gebrek aan parkeercapaciteit geregeld voor overlast in de woonbuurt. Met andere woorden: in een

woonwijk wordt de leefbaarheid aangetast wanneer er bij de (ver)bouw van objecten niet voldoende rekening is gehouden met de parkeerbehoefte van bewoners.

Deze parkeerbehoefte is direct terug te voeren op het autobezit van bewoners. De grootste parkeerdruk in woonwijken wordt gedurende de avond en de nacht ervaren, wanneer de meeste bewoners thuis zijn. De parkeernormen voor wonen moeten dan ook vooral gebaseerd zijn op het autobezit van de bewoners. Analyses laten vervolgens zien dat het autobezit per huishouden sterk afhankelijk is van verschillende variabelen die te koppelen zijn aan het vastgoed, namelijk de oppervlakte van de woning, de bouwlocatie en het soort woning.

Daarnaast bestaat de parkeerbehoefte van bewoners voor een deel uit een bijzondere vorm van auto'bezit'. Onderzoek heeft uitgewezen dat in Den Haag gemiddeld 10% van de huishoudens kan beschikken over een leaseauto.⁴ Dergelijke auto's staan niet op het eigen adres geregistreerd. De parkeerbehoefte neemt daardoor wel toe, maar dat wordt niet duidelijk uit gegevens met betrekking tot het autobezit van de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW).



Ook dient rekening gehouden te worden met de autonome groei van het autobezit. In het verleden is dat te weinig gedaan, waardoor de leefbaarheid in sommige buurten van Den Haag door een te hoge parkeerdruk behoorlijk onder druk staat. In het Parkeerkader, dat een horizon kent tot 2020, is aangegeven dat Den Haag een groei verwacht van het autobezit per huishouden van 8%.

Fig. 3.1 Samenstelling van de parkeernorm voor wonen.

Tenslotte komt de parkeerbehoefte voor een deel voort uit het 'bezoek' dat bewoners ontvangen: de niet-buurtgebonden voertuigen. Het gaat daarbij niet alleen om voertuigen die overdag een parkeerplek nodig hebben, zoals voor mantelzorg of een bedrijf dat werkzaamheden uitvoert in de wijk. De aandacht voor de niet-buurtgebonden voertuigen is er vooral om de parkeerbehoefte in beeld te brengen die tijdens piekmomenten om parkeercapaciteit vraagt. Daarbij kan gedacht worden aan bezoek dat een bewoner 's avonds ontvangt, maar ook aan (bedrijfs)voertuigen die 's avonds en 's nachts in de woonwijken geparkeerd staan. In hoofdstuk 4 zal blijken dat dit deel van de parkeerbehoefte over het algemeen op de openbare straat gefaciliteerd moet worden omdat de parkeerplaatsen openbaar toegankelijk moeten zijn (zie pag. 32). Desondanks is het nodig om de totale parkeerbehoefte te berekenen. Alleen dan komt

⁴ Gegevens zijn afkomstig uit de stadspanel enquête van januari 2010. Onderzoek uitgevoerd door DSO/Onderzoek.

namelijk in beeld welke consequenties het bouwplan heeft voor de parkeerdruk op de openbare straat.

Het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte (CROW) hanteert voor de parkeerbehoefte voor dergelijke niet-buurtgebonden voertuigen een richtlijn van 0,3 parkeerplaats per woning. Deze richtlijn vindt praktisch overal in Nederland navolging.⁵

De parkeernorm voor wonen is kortom samengesteld uit:

- gemiddeld autobezit per huishouden;
- 'bezit' van leaseauto's;
- verwachte groei van het autobezit;
- niet-buurtgebonden voertuigen ('bezoek').

De belangrijkste component blijft echter het autobezit. Om de hoogte van de norm te kunnen bepalen en die toe te kunnen passen, dient zich daarom de vraag aan welke variabelen het autobezit verklaren. Dat wordt in navolgende paragraaf behandeld.

3.2.1 Verklarende variabelen voor autobezit

De reden waarom mensen geen, één, of meer auto's bezitten kan verklaard worden aan de hand van verschillende variabelen, waaronder de samenstelling van het huishouden, de grootte van de woning, het besteedbare inkomen, etc. Omdat de parkeernormen gebruikt worden om bouwplannen te beoordelen moeten ze gebaseerd zijn op variabelen waarvan gegevens bekend zijn op het moment dat de bouwplannen worden beoordeeld. Die variabelen hebben betrekking op eigenschappen van het te ontwikkelen vastgoed.

Verschillende studies wijzen uit dat verklarende variabelen voor het autobezit per huishouden in twee categorieën ingedeeld kunnen worden: kenmerken van de woning zelf (uitgesplitst naar oppervlakte van de woning en het type woning) en kenmerken van de omgeving van de woning.⁶

Weliswaar zijn ook kenmerken van het huishouden mede bepalend voor het autobezit, maar tijdens de ontwikkeling van het vastgoed staat niet altijd vast welke huishoudens er werkelijk komen wonen. Bij twee vormen van vastgoed hangt de doelgroep echter zodanig samen met de eigenschappen van de woning, dat geen andere huishoudens de woningen zullen betrekken dan de beoogde doelgroep. Het gaat om zorg- en aanleunwoningen en studenteneenheden. Deze doelgroepen kennen bovendien ook een zeer specifiek autobezit.

⁵ Zie onder andere bijlage 5. En ter aanvulling: Ook in Groningen, Delft en Rotterdam zijn de parkeernormen inclusief parkeerruimte voor bezoekers. In deze gevallen worden ook de richtlijnen van CROW aangehouden.

⁶ Gebaseerd op onderzoek naar de parkeerbehoefte van inwoners van Rotterdam (2002). De afdeling DSO/Onderzoek heeft aan de hand daarvan in 2010 een analyse uitgevoerd waaruit is gebleken dat het autobezit ook voor de Haagse situatie met deze variabelen verklaard kan worden.

Vanuit bovenstaande uitgangspunten zijn drie variabelen benoemd aan de hand waarvan de norm zal worden opgebouwd. Dat zijn:

- Oppervlakte van de woning;
- Mate van stedelijkheid;
- Type woning.

Deze variabelen worden hieronder toegelicht.

3.2.2 Oppervlakte van de woning

Op dit moment wordt in de parkeernormen een onderscheid gehanteerd naar het aantal kamers per woning. Voor het bepalen van de nieuwe normen wordt echter gezocht naar gegevens die tijdens de bouw niet of nauwelijks meer veranderen. Buiten het feit dat het aantal kamers per woning tijdens de ontwerpfase nog kan wijzigen, zijn tussenwanden gemakkelijk te verwijderen of toe te voegen nadat de omgevingsvergunning is verleend. Er is daarom gekozen voor een meer betrouwbare variabele: *het bruto vloeroppervlak van de woning*.

Het vloeroppervlak van een woning biedt voor een belangrijk deel een verklaring voor het autobezit van de bewoners: Naarmate het vloeroppervlak groter wordt, neemt het gemiddelde autobezit toe. De relatie tussen deze factoren is in 2003 door de afdeling onderzoek van DSO onderzocht. In 2010 is dit onderzoek herhaald en het verband tussen vloeroppervlak en autobezit bleek nog steeds even sterk aanwezig. In onderstaande figuur is dat verband zichtbaar.

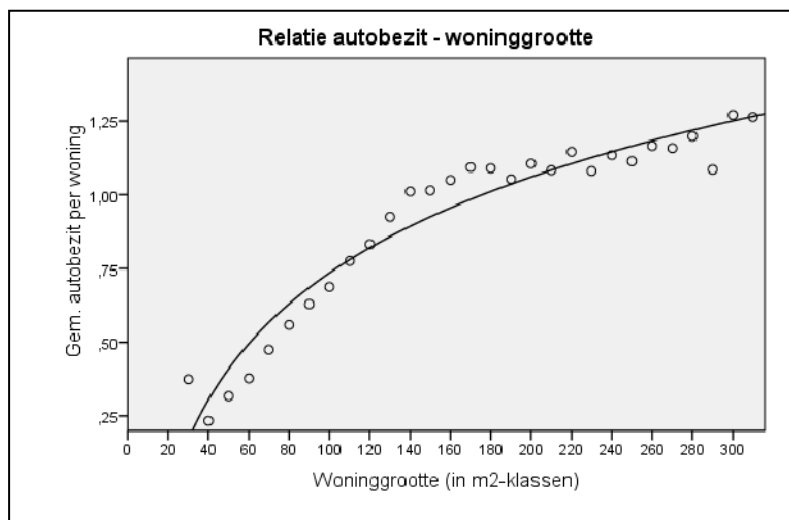


Fig. 3.2 Verband tussen gemiddeld aantal kentekens per woning in Den Haag en bruto vloeroppervlak per woning, gebaseerd op gegevens uit 2010. Bron: DSO/Onderzoek

Om de variabele 'oppervlakte van de woning' toe te kunnen passen in het berekenen van parkeernormen, zijn categorieën van woningoppervlakten benoemd. Daarmee kan in een vroeg stadium van bouwplanontwikkeling de parkeerbehoefte bepaald worden. De indeling van de woning is in dat stadium vaak nog niet volledig bekend. Daarom wordt gerekend met het bruto vloer oppervlak van de woning *achter de voordeur*,

volgens de meetmethoden van NEN 2580. Dat betekent dat alle oppervlakten die bij de woning horen worden meegerekend.⁷

De categorieën zijn benoemd op basis van een indeling die verband houdt met het aantal kamers per woning. Vervolgens is gekeken naar een heldere afbakening van de oppervlaktecategorieën. De grenzen zijn als volgt bepaald:

- kleiner dan 70m²;
- van 70m² tot 100m²;
- van 100m² tot 160m²;
- groter dan 160m².

In figuur 3.3 is weergegeven hoe de huidige woonvoorraad over de verschillende categorieën is verspreid.

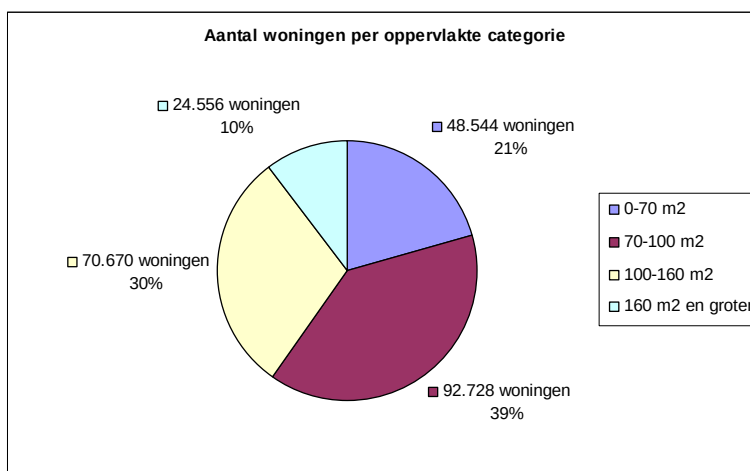


Fig. 3.3 Aantal woningen in Den Haag verdeeld over vier oppervlakte categorieën.
Bron: DSO/Onderzoek

Deze indeling zal gehanteerd worden bij het onderscheid in parkeernormen naar woninggrootte.

3.2.3 Mate van stedelijkheid

In het huidige parkeerbeleid is onderscheid gemaakt naar drie verschillende zones in de stad. Deze zones kunnen als concentrische cirkels gezien worden, waarbij iedere zone een eigen norm kent. Uit onderzoek is gebleken dat het autobezit daalt naarmate de stedelijkheidsgraad stijgt (hogere bebouwingsdichtheid per oppervlakte).⁸ Dit verband blijkt sterker dan bij andere factoren die betrekking hebben op de locatie van de woning, zoals de nabijheid van OV-knooppunten. Onderzoek heeft weliswaar uitgewezen dat het aantal OV-knooppunten óók samenhangt met de mate van

⁷ De NEN norm beschouwt ook de 'parkeerruimte' als onderdeel van de BVO; dat is voor het doel van de parkeernormen uiteraard erg onhandig. Dat onderdeel wordt hier sowieso uitgezonderd. Bij meergezinswoningen betreft het bruto vloeroppervlak ook uitsluitend dat van de woningen *achter de voordeur*, dus niet van gemeenschappelijke ruimten.

⁸ Planbureau voor de leefomgeving (2008). Parkeerproblemen in woongebieden.

stedelijkheid, maar dat het autobezit niet verklaard kan worden aan de hand van de nabijheid van het Openbaar Vervoer.⁹

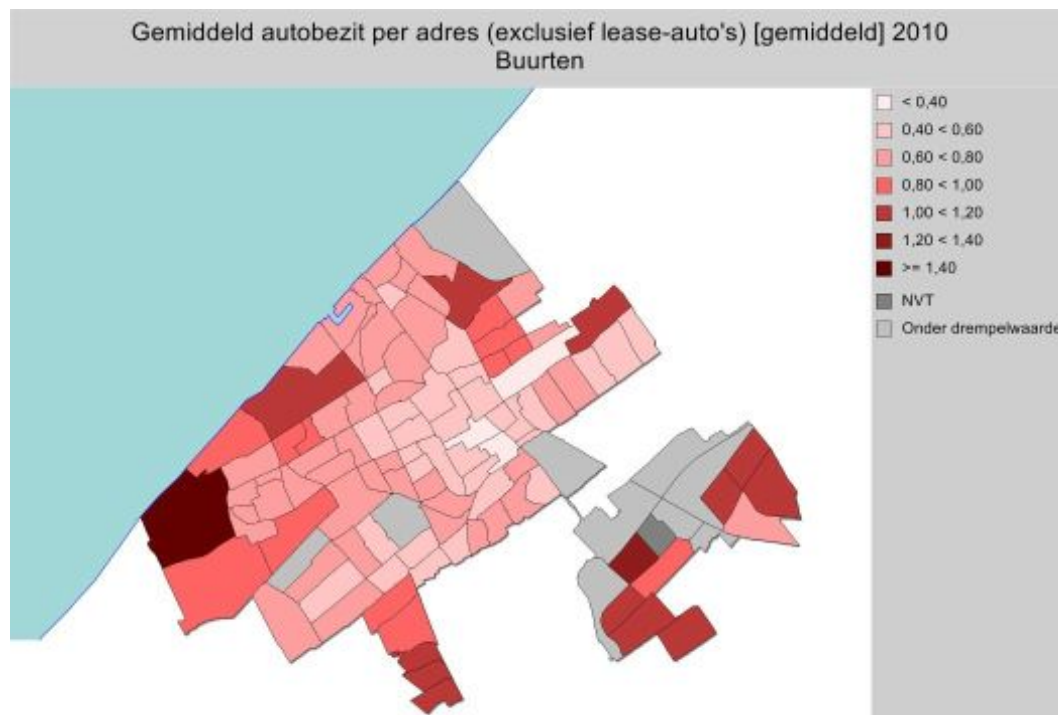


Fig. 3.4 Gemiddeld autobezit per adres per buurt (2010).

Voor het bepalen van de zones is in eerste instantie gekeken naar het huidige, gemiddelde autobezit per buurt (zie figuur 3.4). Vervolgens zijn de bevindingen naast de visie op het woonbeleid gelegd. Meer specifiek: langs de vijf woonmilieutypologieën die in de Woonvisie Den Haag 2020 worden onderscheiden (zie figuur 3.5). In die nota wordt onderscheid gemaakt naar vijf woonmilieus. De indeling van woonmilieus wordt bepaald aan de hand van kenmerken als bebouwingsdichtheid, voorzieningenniveau en ligging. Vervolgens zijn de grenzen van de zones met die input bepaald door langs de randen te kijken naar de buurtgrenzen en andere natuurlijke of logische grenzen.

Het combineren van het gemiddelde autobezit per buurt en de indeling naar woonmilieus, levert een nieuwe begrenzing van drie zones op: Centrum, Stad en Rand (zie figuur 3.6). De grenzen van de zones volgen praktisch overal de grenzen van de buurt, in een enkel geval is daar van afgeweken. In beginsel kan daarom de postcode van de locatie worden aangehouden om te bepalen in welke zone de ontwikkeling wordt gebouwd. De verschillende zones worden hieronder aan de hand van hun kenmerken toegelicht.

Centrum	Dit gebied wordt gekenmerkt door een hoge woningdichtheid, hoge concentratie winkels en kantoren en is voornamelijk binnen de Haagse grachten gelegen. In de Woonvisie zijn de buurten in het
---------	---

⁹ Goudappel Coffeng (2010). Relatie tussen OV-knooppunten en autobezit en -gebruik.

Centrum getypeerd als 'hoog stedelijk' en 'centrum stedelijk'. Het gemiddelde autobezit per huishouden is hier het laagst.

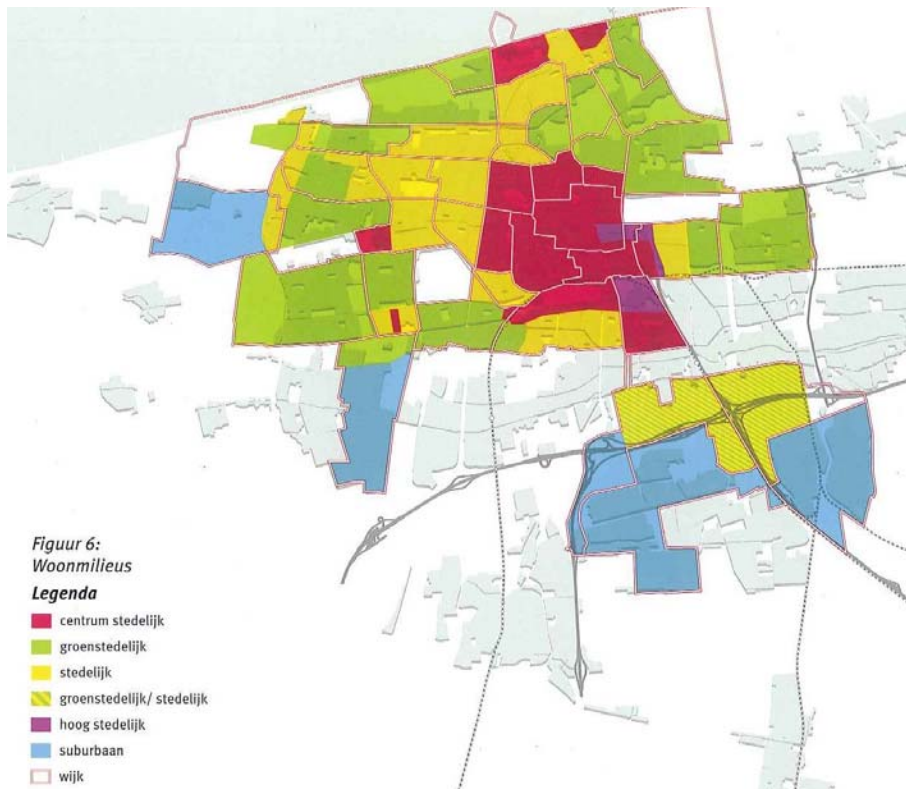


Fig. 3.5 Vijf woonmilieus in Den Haag. Afbeelding overgenomen uit Woonvisie Den Haag 2020.

Stad

De meeste buurten van Den Haag vallen binnen deze categorie. In de Woonvisie is het merendeel van deze buurten omschreven als 'stedelijk' en 'groenstedelijk'. Het voorzieningenniveau van deze woonbuurten is iets lager dan in de binnenstad. Hoewel tussen de verschillende woonbuurten binnen dit gebied flinke verschillen waarneembaar zijn tussen inrichting van de wijk en het type (en waarde van de) woningen, blijkt het gemiddelde autobezit per buurt juist behoorlijk overeen te komen met elkaar.

Rand

Dit zijn de 'nieuwe' woongebieden aan de rand van Den Haag en een paar ruim opgezette buurten aan de stadsrand waar het autobezit veel hoger dan gemiddeld is. De 'nieuwe' woongebieden zijn de zogenaamde Vinex-gebieden en geplande woonwijken aan de Westkant van de stad (Westlandse Zoom). Naast het feit dat deze woongebieden vaak uit grotere woningen bestaan, is een ander kenmerk dat de huishoudens vaak uit relatief jonge gezinnen en tweeverdieners bestaan.

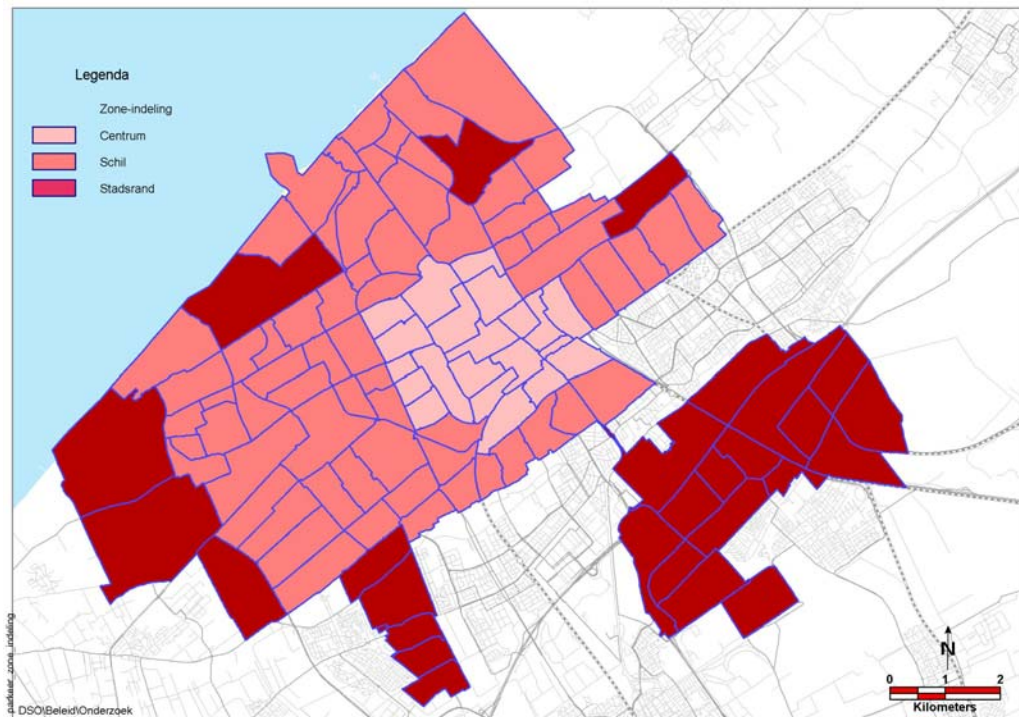


Fig. 3.6 Gebiedsindeling parkeernorm wonen.

3.2.4 Type woning

In figuur 3.2 is al gesteld dat er een verband is tussen de oppervlakte van een woning en het autobezit. Een dergelijke directe relatie blijkt ook te bestaan tussen het type woning en het autobezit.

In het vigerende beleid wordt bij bouwplannen een onderscheid gemaakt tussen huur- en koopwoningen. In de afgelopen jaren is echter gebleken dat de uitwisselbaarheid van huur- en koopwoningen toe is genomen. Niet alleen is het in de planfase van bouwplannen vaak nog onzeker hoe de verdeling tussen huur- en koopwoningen zal worden, ook verschijnen koop/huur concepten als Te Woon, of Maatschappelijk Gebonden Eigendom (MGE) steeds vaker in de branche. Een ander argument om het onderscheid tussen huur en koop te verlaten wordt tenslotte duidelijk wanneer we het autobezit van huurders met dat van huiseigenaren vergelijken. Daar zijn nauwelijks verschillen in te ontdekken.

Wanneer we echter kijken naar het autobezit van grondgebonden woningen ten opzichte van appartementen (of eengezinswoningen ten opzichte van meergezinswoningen), blijkt er wel degelijk verschil in autobezit waarneembaar. Uit een analyse van Haagse gegevens komt naar voren dat de huishoudens die een grondgebonden woning betrekken gemiddeld 0,2 auto's meer bezitten dan de huishoudens die in een appartement wonen (zie hiervoor ook bijlage 3).

Daarnaast zijn er twee bijzondere typen woningen waarbij het autobezit significant afwijkt van het gemiddelde. Dat zijn de zorg- en aanleunwoningen en de studenten-eenheden. Van deze beide typen woningen kan vanwege het bijzondere gebruik of de

bijzondere doelgroep van de woningen, worden aangetoond dat het autobezit niet vergelijkbaar is met dat van woningen van soortgelijke oppervlakten. Vooral de bewoners van zorgwoningen kennen een afwijkend autobezit. Onder bewoners die sterk afhankelijk zijn van zorg, is het autobezit uitermate laag. Bij deze woningen wordt de parkeerbehoefte vrijwel geheel gevormd door het bezoek dat zij ontvangen.

Maar ook studenten hebben een significant afwijkend autobezit. Zij gebruiken een OV-Studentenkaart voor hun verplaatsingen en het besteedbare inkomen van studenten verhoudt zich ook slecht met de aanschaf en het onderhoud van een auto. Analyse naar het autobezit onder Haagse studenten heeft uitgewezen dat ongeveer één op de tien studenten over een eigen auto kan beschikken.

Bij het bepalen van de parkeernorm voor woningen wordt daarom onderscheid gemaakt in de volgende woningtypen:

- | | |
|--------------------|--|
| Eengezinswoning | Ook wel een grondgebonden woning genoemd. De typen eengezinswoningen lopen uiteen van een tussenwoning en hoekwoning tot twee onder een kap, villa en landhuis. |
| Meergezinswoning | Ook aangeduid als gestapelde woning. Een deel van een gebouw met meerdere woningen, zoals een flatwoning, appartement, galerijflat, etagewoning, bovenwoning, portiekwoning of maisonnette. In deze nota wordt dit type woning vooral aangeduid als 'appartement'. |
| Zorgwoningen | Aan ouderen aangepaste, en voor ouderen aanpasbare woningen en personen met fysieke en/of psychische beperkingen. Veel voorkomende types van zorgwoningen zijn begeleid wonen, gehandicaptenzorg, gezinsvervangend tehuis, groepswonen, psycho-geriatrische zorg, short stay, somatische zorg, verpleeghotel, verpleeghuis, verslavingszorg, verzorgingshuis, zorgappartement, en zorghotel. |
| Aanleunwoningen | In de regel worden aanleunwoningen gebouwd tegen of in de nabijheid van een verzorgingshuis. Deze woningen zijn bedoeld voor oudere mensen die nog redelijk mobiel zijn en geen grote gezondheidsproblemen hebben. De bewoners profiteren van de diensten van het verzorgingscentrum, terwijl ze toch redelijk zelfstandig kunnen wonen. Dit type woningen is kleiner dan 100m ² bvo en komt onder andere onder de volgende benamingen voor: aanleunwoningen, appartementen met zorg binnen handbereik, ouderenwoning, serviceflat, woonzorgcomplex en zelfstandige seniorenwoning. |
| Studenten-eenheden | Onzelfstandige wooneenheden met kamerbewoning waarbij gebruikers de gemeenschappelijke voorzieningen delen. Maar ook: zelfstandige wooneenheden, waar met de huurder een speciaal |

huurcontract gesloten is waarin vermeld staat dat de student binnen zes maanden na het afstuderen moet verhuizen.

3.2.5 Voorstel voor normen voor Wonen

In het Parkeerkader Den Haag 2010-2020 is er nadrukkelijk voor gekozen om niet te sturen op het autobezit van huishoudens. Daarom zijn gegevens over het autobezit het voornaamste uitgangspunt om te komen tot nieuwe parkeernormen voor woningen.

Om die normen te kunnen berekenen volgt uit voorgaande paragrafen een rekenmethode die als volgt kan worden samengevat in een formule:

$$\text{Gemiddeld autobezit} + \text{Ophoogfactoren} = \text{Parkeernorm}$$

Hierna worden genoemde gegevens in cijfers uitgedrukt om tot de normen te komen.

Autobezit Den Haag

Het gemiddelde autobezit is berekend door gegevens van de RDW (autobezit per individueel adres) te koppelen aan gegevens over de woning (het bruto vloeroppervlak van de woning achter de voordeur, de zone waar de woning ligt en het type woning).

De *ophoogfactoren* betreffen het leasegebruik en de autonome groei van het autobezit (uitgedrukt in een percentage van het gemiddelde autobezit) en de toevoeging voor het bezoek (vaste waarde).

Wanneer we het gemiddelde autobezit in Den Haag onderscheiden naar de genoemde variabelen, levert dit gegevens op die in de eerste tabel in bijlage 3 zijn weergegeven. In die tabel is het gemiddelde autobezit per woninggrootte, per zone en per woning-

type weergegeven. Uit de tabel volgt een logisch patroon: Naarmate een woning groter is en verder van het centrum ligt, neemt het gemiddelde autobezit bij die woning toe. Deze conclusie is hieronder in een grafiek in beeld gebracht. De lijnen in de grafiek geven het gemiddelde autobezit weer.

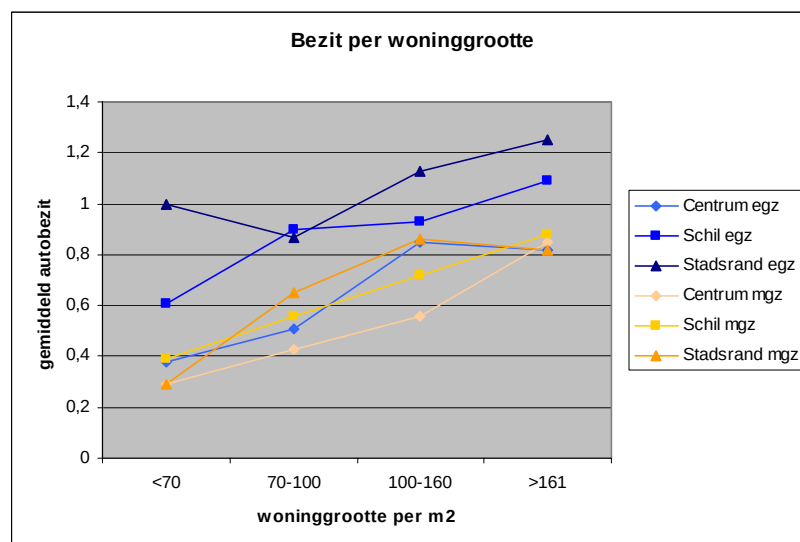


Fig. 3.7 Autobezit naar woningtype, -grootte en locatie. Bron: DSO/onderzoek en gegevens RDW.

Parkeernormen

Om nu tot de parkeernormen te komen wordt het gemiddelde autobezit opgehoogd met de zogenaamde ophoogfactoren.

Het onderscheid in autobezit tussen eengezinswoningen en meergezinswoningen is eerder al vastgesteld op 0,2 (Type woning, pag. 16). Dat verschil is consequent vertaald in de parkeernormen voor de twee klassen woningen.

In onderstaande tabel zijn de nieuwe parkeernormen weergegeven. Volledigheidshalve zijn de normen, inclusief uitzonderingen, ook opgenomen in bijlage 4.

	Centrum	Stad	Rand	Toevoegen tbv bezoek
Eengezinswoningen				
<70m ²	0,4	0,6	0,8	0,3
70-100m ²	0,6	0,9	1,0	0,3
100-160m ²	0,9	1,1	1,3	0,3
>160m ²	1,1	1,3	1,5	0,3
Appartementen				
<70m ²	0,2	0,4	0,6	0,3
70-100m ²	0,4	0,7	0,8	0,3
100-160m ²	0,7	0,9	1,1	0,3
>160m ²	0,9	1,1	1,3	0,3
Zorg- en aanleunwoningen	0,3	0,3	0,3	0,0
Studenten eenheden	0,1	0,1	0,1	0,0

Tabel 3.8 Parkeernorm Woningen: Autobezit inclusief ophoogfactoren. Oppervlakte van de woningen wordt achter de voordeur van de woning gemeten in Bruto Vloeroppervlak (BVO) conform meetmethode NEN2580.

De nieuwe en de oude parkeernormen zijn niet zonder meer met elkaar te vergelijken. De nieuwe norm brengt slechts de parkeerbehoefte in beeld, terwijl de oude norm veelal direct als parkeereis werd beschouwd. In bijlagen 5 en 6 zijn daarom de normen opgenomen van enkele andere steden, respectievelijk enkele rekenvoorbeelden.

3.3 Normen voor Kantoren, Bedrijven en Voorzieningen

Ook bij bouwontwikkelingen van panden zonder woonfunctie is het een kostbare aangelegenheid om parkeercapaciteit te realiseren. In het Parkeerkader is echter vastgesteld dat de gemeente bij nieuwbouw of herstructurering van kantoren en bedrijven(terreinen) voorwaarden zal stellen ten aanzien van het aantal te realiseren parkeerplaatsen (sturend parkeerbeleid). Dit geldt dat ook voor andere ontwikkelingen zonder woonfunctie, zoals sport-, onderwijs- of maatschappelijke voorzieningen. De gemeente doet dit op basis van de parkeerbehoefte die ze bij de betreffende functie maximaal wil toestaan. Daarmee wil de gemeente stimuleren dat er naast de auto ook andere vervoersmiddelen gekozen worden.

De normen voor kantoren, bedrijven en voorzieningen dienen dus vooral gericht te zijn op het faciliteren van de parkeerbehoefte op locaties die niet of nauwelijks bereikbaar zijn met alternatieve vervoerwijzen voor de auto. Hoe dit uitgangspunt wordt vertaald in elementen die van belang zijn voor het bepalen van de normen voor deze functies, komt aan bod in deze paragraaf.

3.3.1 De huidige normen

Het huidige parkeerbeleid voor de overige functies is gebaseerd op het ABC-locatiebeleid uit de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening. Dat beleid was erop gericht om onderscheid te maken tussen vestigingslocaties aan de hand van het bereikbaarheidsprofiel. Locaties die optimaal bereikbaar waren met OV en fiets werden A-locaties genoemd; de B-locaties waren redelijk bereikbaar met OV en fiets en ook redelijk met de auto; de C-locaties waren optimaal bereikbaar met de auto. In de folder 'Bouwen en parkeren in Den Haag' heeft zich dit voor de verschillende zones (gebieden) in de stad vertaald in een parkeernorm van één parkeerplaats per tien, respectievelijk vijf en twee medewerkers. Daarbij zijn de zones aan de hand van het ABC-locatiebeleid bepaald. De normen zijn uitgedrukt in het aantal parkeerplaatsen dat per m² bvo gerealiseerd moet worden, uitgesplitst naar personeel en bezoek.

Inmiddels is het gebruik van de auto toegenomen en staat het weg-systeem meer en meer onder druk. Het faciliteren van het autogebruik door het (laten) realiseren van parkeerplaatsen zorgt voor een aantrekkende werking van autoverkeer. Dit gaat ten koste van de bereikbaarheid van kantoren, bedrijven en voorzieningen.

3.3.2 Verklarende variabelen voor autogebruik

Net als bij het autobezit, kan ook het autogebruik door een aantal variabelen verklaard worden. Uiteraard is daarbij de omvang van de ontwikkeling (het bouwplan) van belang: Bij een grote winkel met een uitgebreid assortiment zal meer vraag naar parkeercapaciteit zijn dan bij een kleine en bij een groot kantoor met veel werknemers ligt een grote parkeerbehoefte ook meer in de rede dan bij een klein kantoor. Bovendien heeft elke functie ook een eigen 'parkeerdynamiek'. Zo kan men zich eenvoudig voorstellen dat een bedrijf met een klantenbalie, waar ook nog eens veel medewerkers 'in de buitendienst' werken, een duidelijk ander autogebruik laat zien dan bijvoorbeeld een callcenter, waar medewerkers een voorspelbaar parkeergedrag laten zien en waar in principe geen bezoek komt.

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte van kantoren, bedrijven en voorzieningen is het onderscheid tussen werknemers en bezoekers bovendien veel meer van belang dan bij de woonfunctie. Voor beide doelgroepen geldt echter dat de parkeerbehoefte vooral ontstaat door de keuze van de vervoerswijze. Met andere woorden: de parkeerbehoefte neemt af naarmate het aantrekkelijker is om te kiezen voor een alternatief voor de auto.

De omvang in vloeroppervlakte en het mobiliteitsprofiel van het type vastgoed zijn daarom het meest bepalend voor de parkeerbehoefte van de kantoren, bedrijven en

voorzieningen. Onder het mobiliteitsprofiel wordt hier het karakter van de functie verstaan, in combinatie met de wijze waarop de locatie waar gebouwd wordt bereikbaar is. Voor kantoren, bedrijven en voorzieningen met een goede (toekomstige) ontsluiting met fiets en OV betekent dat, dat de gemeente terughoudend zal zijn in het eisen en/of faciliteren van parkeercapaciteit.

3.3.3 Herijking op basis van parkeergedrag en bereikbaarheid

Voor het herijken van de parkeernormen is het vervolgens nodig om te kijken naar trends en ontwikkelingen in parkeergedrag en vervoerswijzen. De normen moeten immers vooral recht doen aan toekomstige situaties.

Parkeergedrag

Het CROW heeft parkeerkencijfers gepubliceerd in publicatie 182, die het resultaat zijn van uitgebreid onderzoek naar het parkeergedrag in Nederland.¹⁰ Er is niet alleen geput uit feitelijk materiaal vanuit diverse bronnen, zoals parkeeronderzoeken, beleidsnota's en verordeningen. Ook zijn deze gegevens binnen een context van trends in mobiliteit geplaatst en beoordeeld. Per functiegroep (mobiliteitsprofiel) zijn de kencijfers uiteindelijk weergegeven in vijf gradaties van stedelijkheid, verdeeld over drie verschillende zones (centrum, stad, rest bebouwde kom). Voor Den Haag zijn de cijfers voor 'zeer sterk stedelijk gebied' van toepassing. De begrenzing van de verschillende zones hangt vervolgens af van de bereikbaarheid van de locaties.

Het onderzoek van het CROW is zeer zorgvuldig en tamelijk recent uitgevoerd. Daarom wordt ervoor gekozen nauw aan te sluiten bij deze cijfers waar het de overige functies betreft.

Bereikbaarheid

Wanneer het onderzoek naar het parkeergedrag per functie al tot conclusies heeft geleid ten aanzien van de te hanteren normen, dient nog steeds wel een herijking plaats te vinden van de zonering. Deze is vooral afhankelijk van de bereikbaarheid van de te bouwen functies en heeft dus hoofdzakelijk te maken met de mate waarin OV- en fietsvoorzieningen beschikbaar zijn.

In de afgelopen jaren is flink geïnvesteerd in het OV-netwerk binnen de gemeente Den Haag. Ook is er vanaf het collegeprogramma 2006-2010 speciale aandacht voor de fiets, als pijler voor duurzame mobiliteit in de stad. Hierdoor wordt het voor de reiziger aantrekkelijker om een alternatieve vervoerswijze te kiezen voor de auto.

Ten behoeve van het onderscheid met de zonering voor de parkeernormen voor Wonen, is gekozen voor een alternatieve benaming van de zones. Bij de nieuwe zonering voor kantoren, bedrijven en voorzieningen zijn de zones vanuit het centrum genummerd: 1,2 en 3.

¹⁰ CROW is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte. Publicatie 182 draagt de titel 'Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering'. De 3^e gewijzigde druk van publicatie 182 dateert van september 2008. Publicaties van CROW zijn te bestellen via www.crow.nl/shop.

Voor de huidige zone *binnenstad* e.o. bepaalt de invloedssfeer van de beide intercitystations nog steeds voor het grootste gedeelte de goede bereikbaarheid van de bouwlocaties. Verder heeft een analyse plaatsgevonden van de toegenomen kwaliteit en intensiteit van het lokale OV (RandstadRail, tram, bus), evenals van de verbeteringen voor de fietser door maatregelen vanuit het fietsbeleid. Die analyse heeft opgeleverd dat de huidige zone *schil* voornamelijk naar het zuidwesten toe uitgebreid wordt. Verder is een aantal OV-knooppunten en hun omgeving in deze nieuwe zone 2 opgenomen. Het gaat specifiek om de stations Mariahoeve, Ypenburg, Leidschenveen en Leidschendam-Voorburg, en om de busstations Leyenburg en Scheveningen-bad.

De nieuwe zonering is weergegeven in figuur 3.9.

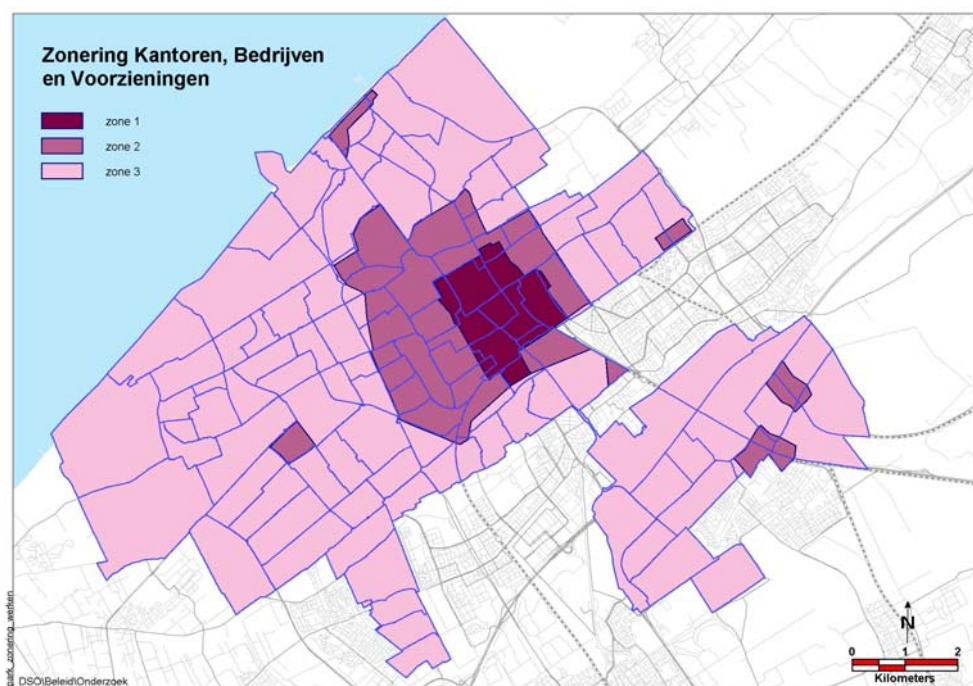


Fig. 3.9 Zonering voor de Parkeernormen voor Kantoren, Bedrijven en Voorzieningen.

3.3.4 Voorstel voor normen voor Kantoren, Bedrijven en Voorzieningen

Voor het bepalen van de concrete lijst bedrijfstakken waarvoor parkeernormen moeten worden vastgesteld, is een inventarisatie gedaan naar veel voorkomende bouwactiviteiten. Deze is naast de bevindingen van het CROW gelegd. Gecombineerd met de huidige lijst, leverde dat voor Den Haag een aantal categorieën op die zijn toegevoegd ten opzichte van de huidige normen voor 'werken'. Vervolgens is er één definitieve lijst gemaakt door de overlap tussen verschillende bedrijfstakken eruit te halen. Het resultaat is een lijst met functiecategorieën die zodanig zijn benoemd dat ze redelijk algemeen toepasbaar zijn voor de verwachte, toekomstige ontwikkelingen.¹¹

¹¹ Specifieke functies die weinig worden gebouwd ontbreken in de lijst met functiecategorieën. In die gevallen hanteert de gemeente een norm waarbij het parkeergedrag vergelijkbaar is met de te bouwen functie.

Nieuwe normen

Bij het bepalen van de hoogte van de parkeernormen zijn de huidige normen uit de folder 'Bouwen en parkeren in Den Haag' het uitgangspunt geweest. Die normen waren immers ook al gebaseerd op het mobiliteitsprofiel van de bestemming. Uit een vergelijking met de kencijfers van het CROW bleek dat de huidige normen zeer vergelijkbaar zijn met de door het CROW gehanteerde kencijfers voor gemeenten met een 'zeer sterk stedelijk' karakter.¹² Op basis van die vergelijking is bijna voor alle functies binnen de bandbreedte die het CROW aangeeft, voor nieuwe normen gekozen.

Standaard eenheden

De normen zijn vervolgens omgerekend naar de eenheid van 100m² bvo. Voor enkele bedrijfstakken bleek dat niet mogelijk. Bij de bedrijfstakken Avondonderwijs, Kiss and Ride (K+R) voorziening, Hotel en Begraafplaats/Crematorium is een andere eenheid maatgevend. Zo wordt naar het CROW verwezen voor het bepalen van de grootte van de benodigde K+R voorziening in relatie tot het primair onderwijs.¹³ In publicatie 182 van het CROW staat dat het aantal te realiseren parkeerplaatsen afhankelijk is van het aantal leerlingen en hun leeftijd.¹⁴ Door middel van een formule uit genoemde publicatie die deze factoren meeneemt kan het aantal benodigde parkeerplaatsen eenvoudig worden bepaald. De toepassing van deze richtlijn is maatwerk.

Hetzelfde geldt voor de parkeernormen van Sportveld en Sporthal. Deze kennen een norm exclusief toeschouwers. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen voor toeschouwers wordt apart bepaald. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte deze categorie geldt dat de parkeernorm wordt toegepast met inachtneming de specifieke kenmerken van de betreffende sportvoorziening. Indien er concrete aanleiding bestaat om de berekende parkeerbehoefte bij te stellen, is het aan de ontwikkelaar om aan te tonen op grond waarvan dat zou moeten gebeuren (zie paragraaf 4.3).

Gehandicaptenparkeerplaatsen

De gemeente Den Haag vindt het belangrijk dat de stad toegankelijk is voor alle weggebruikers. Voor gehandicapten heeft de gemeente al diverse regelingen voor gehandicaptenparkeerplaatsen bij woningen, deze zijn te vinden op de website www.denhaag.nl. Voor gehandicaptenparkeerplaatsen bij publieke voorzieningen houdt de gemeente de richtlijn van het CROW aan¹⁵. Bij publieke voorzieningen moet minimaal 5% van de parkeerplaatsen algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zijn. Deze parkeerplaatsen moeten zo dicht mogelijk bij de ingang van het gebouw liggen.

Bezoekersaandeel

Ook is van de richtlijnen van het CROW gebruik gemaakt om binnen de nieuwe normen het aandeel van bezoekers te kunnen aangeven. Het is van belang om dat onder-

¹² CROW (2008). Publicatie 182: Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering.

¹³ Het betreft publicatie 182 van het CROW: Parkeerkencijfers, basis voor parkeernormering.

¹⁴ Een leerling in groep 1 wordt bijvoorbeeld vaker door zijn ouders gebracht, waarbij de ouder ook nog eens meer parkeertijd nodig heeft om de leerling af te zetten.

¹⁵ CROW (2008). Publicatie 182: Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering.

scheid te maken, omdat de eisen aan parkeerplaatsen voor bezoekers anders zijn dan die aan parkeerplaatsen voor medewerkers. Van parkeerplaatsen voor bezoekers wordt bijvoorbeeld verwacht dat ze in principe openbaar toegankelijk zijn. Ook worden de parkeerplaatsen voor bezoekers op een andere manier benut en dat is van belang bij de mogelijkheden voor dubbelgebruik wanneer er een parkeerbalans moet worden berekend.

Aanwezigheidspercentages tbv. dubbelgebruik

Voor het vertalen van de parkeernormen naar een parkeerbalans is het tenslotte nodig dat aanwezigheidspercentages voor maatgevende momenten worden gekoppeld aan de parkeernormen. Dit wordt verder behandeld in hoofdstuk 4, waar de toepassing van de normen centraal staat.

Vergelijking met huidige normen en elders

De nieuwe normen voor kantoren, bedrijven en voorzieningen zijn grotendeels gelijk aan de normen die binnen het vigerende beleid worden gehanteerd. In bijlage 6 wordt dat aangetoond aan de hand van enkele rekenvoorbeelden.

De nieuwe normen voor de overige functies zijn op de volgende pagina weergegeven in tabel 3.10.

Functie	Eenheid	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Aandeel bezoek	Opmerkingen
Winkelen						
Groothandel	100 m ² bvo	0,15	0,25	0,55	85%	
Showroom	100 m ² bvo	0,30	0,65	1,30	85%	
Supermarkt	100 m ² bvo	2,50	2,50	2,50	85%	
Winkel	100 m ² bvo	1,55	1,75	2,30	85%	
Werken						
Bedrijf	100 m ² bvo	0,45	0,70	1,45	15%	
Kantoren zonder baliefunctie	100 m ² bvo	0,60	1,00	2,20	5%	
Kantoren met baliefunctie	100 m ² bvo	1,50	2,00	2,50	20%	
Magazijn	100 m ² bvo	0,25	0,25	0,25	5%	
Horeca						
Café/bar, strandtent	100 m ² bvo	4,00	4,00	5,00	90%	
Cafetaria/lunchroom	100 m ² bvo	1,90	3,85	7,90	85%	
Restaurant	100 m ² bvo	1,20	2,40	5,00	80%	
Hotel	Kamer	0,50	0,50	0,50		
Cultuur						
Museum	100 m ² bvo	0,30	0,50	0,90	90%	
Bibliotheek	100 m ² bvo	0,30	0,50	0,90	90%	
Religiegebouw	100 m ² bvo	3,35	3,40	3,50	99%	
Bioscoop/theater/schouwburg	100 m ² bvo	2,10	2,20	4,50	90%	
Sociaal cultureel centrum / Wijkverenigingsgebouw	100 m ² bvo	1,00	1,00	1,00	90%	
Sportvoorzieningen						
Sportschool	100 m ² bvo	2,00	2,00	2,70	80%	
Sporthal	100 m ² bvo	1,15	1,15	2,30	95%	Excl. toeschouwers*
Sportveld	100 m ² terrein	0,15	0,15	0,15	95%	Excl. toeschouwers*
*Toeschouwers	Toeschouwersplaats	0,10	0,10	0,10		
Zorgvoorzieningen						
Ziekenhuis/medisch centrum	100 m ² bvo	3,15	3,45	4,30	65%	
Verpleeg/verzorgingshuis	100 m ² bvo	0,55	0,65	1,40	65%	
Arts/maatschap	100 m ² bvo	2,85	2,85	2,85	65%	
Onderwijs						
Primair onderwijs	100 m ² bvo	0,05	0,10	0,25		Excl. K+R**
Kinderdagverblijf	100 m ² bvo	0,50	0,50	1,00		Excl. K+R**
Middelbaar onderwijs	100 m ² bvo	0,10	0,15	0,40		
HBO/ROC	100 m ² bvo	0,50	1,05	2,50		
Avondonderwijs	Student	0,50	0,50	0,50		
Overig						
Begraafplaats/crematorium	Begrafenis/crematie	15,00	15,00	15,00		

**K+R voorziening Conform CROW publicatie 182

Tabel 3.10 Normen voor Kantoren, Bedrijven en Voorzieningen

4 TOEPASSINGSKADER

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt aangegeven hoe de gemeente na overleg met de bouwende partij tot een **parkeereis** komt en afspraken maakt over het faciliteren van de parkeerbehoefte door de ontwikkelaar.

Het ontwerpproces dat deel uit maakt van projectontwikkeling heeft over het algemeen een iteratief karakter. Het gebeurt vaak dat sommige stappen in dat proces opnieuw gezet moeten worden, bijvoorbeeld omdat nieuwe informatie of nieuwe inzichten beschikbaar zijn gekomen. Het is echter van groot belang dat er in een zo vroeg mogelijk stadium rekening wordt gehouden met de parkeeropgave bij de ontwikkeling. Daarom is er voor gekozen om - in aansluiting op de dynamiek van het ontwerpproces - de parkeereis stapsgewijs te berekenen door van grof naar fijn te werken. Op basis van de eerste ontwerpen wordt een inschatting gemaakt van de te verwachten parkeerbehoefte bij de ontwikkeling. Het gaat dan om het aantal parkeerplaatsen waarvan de bouwende partij tijdens het ontwerpproces kan uitgaan dat hij zal moeten realiseren.

Zodra de ontwerpen concreter worden kan de parkeerbehoefte worden aangescherpt naar een parkeereis. Als binnen het bouwplan bijvoorbeeld mogelijkheden zijn om parkeerplaatsen dubbel te gebruiken, kan de parkeereis op een lager aantal parkeerplaatsen uitkomen dan de parkeerbehoefte.

Vervolgens moeten afspraken gemaakt worden over de concrete invulling van de parkeereis en de eventuele consequenties daarvan. Met andere woorden: waar kunnen de gebruikers van het pand, na realisatie van het bouwplan, werkelijk hun auto's parkeren?

In figuur 4.1 is dat schematisch in beeld gebracht.

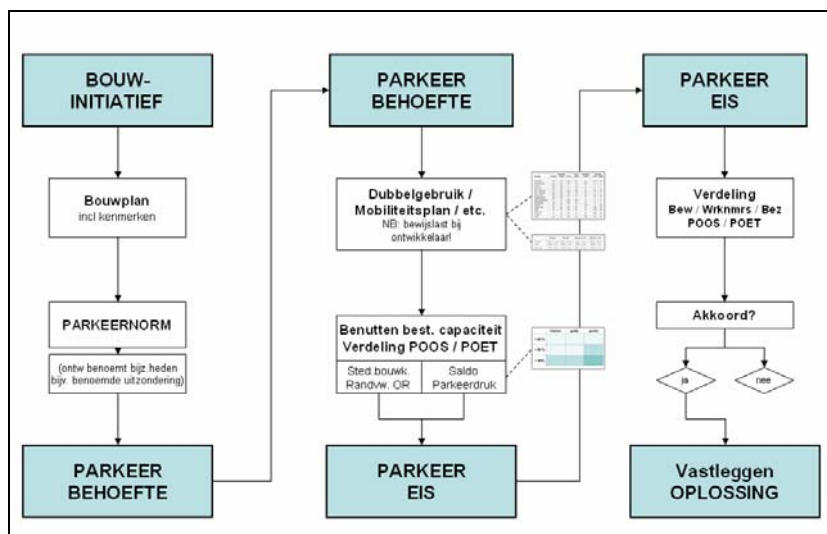
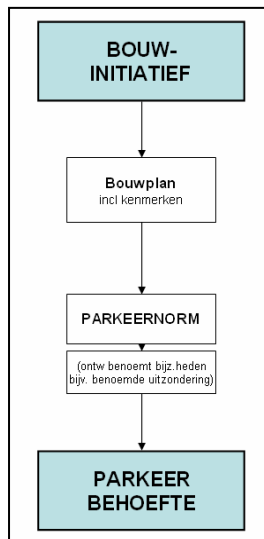


Fig. 4.1 Schematisch overzicht toepassing Parkeernormen

4.2 Berekening parkeerbehoefte

Niemand weet welke parkeerbehoefte een bepaald gebouw in de toekomst werkelijk heeft. Toch zal de gemeente haar verwachting daarvan concreet moeten maken om bouwplannen te kunnen beoordelen. Bij een ontwikkeling moet immers voldoende parkeergelegenheid beschikbaar komen en die parkeerbehoefte mag niet een te groot beslag leggen op de openbare ruimte. In dit hoofdstuk wordt aangegeven hoe de verwachte parkeerbehoefte berekend wordt.



Aan de hand van twee factoren wordt een parkeerbehoefte berekend die de ontwikkeling naar verwachting zal genereren. De eerste factor bestaat uit gegevens met betrekking tot het bouwplan: oppervlakten, locatie, type ontwikkeling (wonen of andere functies). De tweede factor bestaat uit de parkeernorm zoals die in hoofdstuk 3 tot stand is gekomen.

Fig. 4.2 Schema berekenen Parkeerbehoefte

Uitgedrukt in een formule ziet dat er zo uit:

$$\text{Bouwplan} \times \text{Norm} = \text{Parkeerbehoefte}$$

Tijdens de ontwerpfase zijn de gegevens van de ontwikkeling vaak nog niet definitief. Aan de hand van de voorlopige eigenschappen van de ontwikkeling en de parkeernorm kan op deze manier toch snel en eenvoudig inzicht verkregen worden in de vermoedelijke parkeeropgave.

De parkeerbehoefte vertelt dus hoeveel parkeerplaatsen er (bij benadering) nodig zijn om alle - voor de betreffende functie(s) gebruikte - auto's een plek te kunnen bieden.

Bij het berekenen van de parkeerbehoefte zijn verschillende gegevens nodig. Deze gegevens verschillen per functie, daarom is het van groot belang om zo concreet mogelijk aan te geven om wat voor een ontwikkeling het gaat en/of hoe het gebouw gebruikt zal worden. Op basis van deze gegevens wordt de te hanteren norm bepaald.

Het is goed mogelijk dat voor een bepaalde ontwikkeling niet een specifieke norm is vastgesteld. In dat geval bepaalt de gemeente, na overleg met de ontwikkelaar, voor welke norm gekozen wordt. Uitgangspunt daarbij is dat het parkeergedrag behorend bij de gekozen norm het best aansluit bij de te bouwen ontwikkeling.

Vervolgens is een opgave nodig van de omvang van de ontwikkeling. Waar het gaat om woningen wordt de omvang van de ontwikkeling berekend in aantal woningen binnen dezelfde oppervlaktecategorie. De indeling in oppervlaktecategorieën wordt bepaald aan de hand van het bruto vloeroppervlak van de woning achter de voordeur,

exclusief de parkeer- en eventuele gezamenlijke ruimten. Bij de ontwikkeling van niet-woonfuncties wordt de omvang van de ontwikkeling uitgedrukt in aantal vierkante meters bruto vloeroppervlak (bvo), exclusief parkeerruimten (zie NEN-norm 2580). Bij de kantoren, bedrijven en voorzieningen telt het oppervlak van alle gebouwde ruimten dus mee, inclusief bergingen, wanden en het verticale verkeersoppervlak.

Wanneer de gegevens van het bouwplan bekend zijn, wordt de bijbehorende norm gekozen. Deze norm wordt vermenigvuldigd met het aantal woningen of bij kantoren, bedrijven en voorzieningen met het vloeroppervlak van de ontwikkeling. De uitkomst van deze vermenigvuldiging wordt naar boven afgerond op gehele getallen. Bij een ontwikkeling waar verschillende functies tegelijk worden gebouwd, wordt de berekening voor iedere functie uitgevoerd en worden de uitkomsten bij elkaar opgeteld.

Voor concrete voorbeelden van het berekenen van parkeerbehoefte wordt verwezen naar bijlage 6.

4.3 Opstellen van de parkeereis

De parkeernormen zijn van groot belang bij het voorspellen van de toekomstige parkeerbehoefte. Bij een bouwplan speelt echter meer dan alleen een voorspelling van de toekomstige parkeerbehoefte: er is sprake van een parkeervraag en een parkeeraanbod. Het is goed mogelijk dat de werkelijke parkeervraag afwijkt van de met de parkeernormen berekende parkeerbehoefte. Ook is het niet

altijd nodig om een aanbod te realiseren waarmee volledig aan de behoefte voldaan wordt. Wanneer de parkeerbehoefte bijvoorbeeld (deels) kan worden opgelost door een efficiëntere benutting van bestaande capaciteit in de omgeving, moet dat zeker worden opgenomen in de afspraken.

Voordat de gemeente bepaalt hoeveel parkeerplaatsen bij het bouwplan gerealiseerd moeten worden dient dus eerst goed gekeken te worden naar de concrete situatie waarbinnen de nieuw- of verbouw is gepland. Anders gezegd: De berekende Parkeerbehoefte wordt in relatie gebracht met de context van het bouwplan om tot een Parkeereis te kunnen komen.

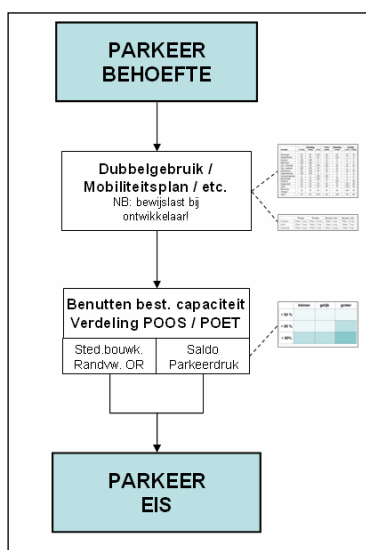


Fig. 4.3 Schema bepalen Parkeereis

Uitgedrukt in een formule, zou dat er zo uit kunnen zien:

$$\text{Parkeerbehoefte} \times \text{'Context'} = \text{Parkeereis}$$

De parkeereis wordt uiteindelijk uitgedrukt in een aantal parkeerplaatsen dat de (eventueel aangescherpte) parkeerbehoefte vertegenwoordigt. Indien van toepassing,

wordt in de parkeereis tevens aangegeven waar of hoe de realisatie van de parkeer-capaciteit dient plaats te vinden.

4.3.1 De norm gewijzigd toepassen

Indien er concrete aanleiding bestaat om de berekende parkeerbehoefte bij te stellen, is het aan de ontwikkelaar om aan te tonen op grond waarvan dat zou moeten gebeuren. Hierna worden enkele argumenten toegelicht die regelmatig voorkomen.

Door het college aangewezen gebieden

Het college kan in uitzonderlijke gebieden en situaties afwijken van de geldende normen op basis van de bereikbaarheid en/of de ruimtelijke situatie. De aanwijzing van zo een 'uitzonderlijk gebied' wordt in een afzonderlijk collegebesluit vastgelegd. Een substantieel verschil in autobezit (bij woningen) en/of autogebruik (bij kantoren, bedrijven en voorzieningen) kunnen belangrijke argumenten zijn voor een dergelijk besluit. Ook kan daarbij gedacht worden aan gebieden die extreem goed bereikbaar zijn door de directe nabijheid van knooppunten van hoogwaardig OV en/of beduidend minder goed bereikbaar met de auto. Het college streeft bij deze uitzonderlijke gebieden naar een gebiedspecifieke normatiek ter bepaling van de parkeerbehoefte. Indien daartoe geen toereikende empirische basis voorhanden blijkt te zijn, zal de modal split richtinggevend zijn.

Het college is voornemens het centrumgebied binnen de pollers aan te wijzen als een 'uitzonderlijk gebied' vanwege de zeer beperkte autobereikbaarheid. Het beleid voor dit gebied wordt apart uitgewerkt.

Dubbelgebruik

De parkeernorm wordt berekend voor de momenten waarop de parkeerbehoefte van een functie het grootst is. Als binnen een ontwikkeling meerdere functies worden gebouwd, vallen de hoogtepunten in parkeerbehoefte van die functies niet altijd op hetzelfde moment. Bij woningen is de behoefte aan parkeercapaciteit bijvoorbeeld 's avonds en 's nachts het grootst; bij een bedrijf of kantoor zal die behoefte vooral overdag zijn. Dit noemen we de maatgevende momenten voor de parkeerbehoefte van die functies.

Door het combineren van verschillende functies kan (een deel van) de benodigde parkeercapaciteit wellicht dubbel gebruikt worden. In dergelijke gevallen zijn daarom meestal minder parkeerplaatsen nodig dan de complete optelsom van de parkeer-behoeftes.

Het bepalen van de mate waarin het 'rechtvaardig' is om dubbelgebruik toe te passen hangt vooral af van de maatgevende momenten van de betreffende functies. Het CROW heeft hiervoor een tabel ontwikkeld waarin aanwezigheidspercentages zijn opgenomen per functie. Op het maatgevende moment is het aanwezigheidspercentage is het hoogst (100%). Deze tabel wordt gehanteerd bij de nadere beschouwing van de parkeerbehoefte en is daarom overgenomen in bijlage 7.

De gemeente wil stimuleren dat de schaarse parkeerruimte in de stad zo efficiënt mogelijk gebruikt wordt. Er zijn dan ook omstandigheden denkbaar waarin dubbelgebruik met een naburige ontwikkeling/functie óók tot aanpassing van de parkeerbehoefte kan leiden. Een grote parkeerplaats bij een kantoorpand kan 's nachts bijvoorbeeld prima als parkeerterrein voor een nabijgelegen appartementencomplex dienen. In dit soort gevallen moet de ontwikkelaar met een goed en compleet voorstel komen.

Mobiliteitsmaatregelen

Een ander argument om de parkeerbehoefte naar beneden bij te stellen is een toezegging tot het treffen van maatregelen op het gebied van mobiliteit. Het is goed denkbaar dat de ontwikkelaar aan kan tonen dat de gebruikers van het te bouwen object een lagere parkeerbehoefte hebben dan was berekend op basis van de parkeernormen. Bij een groot kantoorpand zou de ontwikkelaar bijvoorbeeld kunnen opvoeren dat de uiteindelijke gebruiker van het pand gratis openbaar vervoer aan zijn werknemers ter beschikking stelt.

De gemeente wil hiermee ontwikkelaars stimuleren om omgevingsbewust te bouwen. Uiteindelijk is het echter aan de gemeente om te beoordelen in hoeverre de opgevoerde argumenten reden zijn om de parkeerbehoefte naar beneden bij te stellen. In zulke gevallen gaat het altijd om maatwerk, waarbij tegelijkertijd afspraken gemaakt moeten worden welke consequenties verbonden worden aan de lagere parkeereis.

Parkeerbehoefte is groter dan de norm aangeeft

Met name bij functies binnen de categorie kantoren, bedrijven en voorzieningen kan de behoefte aan parkeercapaciteit groter zijn dan een berekening op basis van de parkeernormen laat zien. Ook dan is het mogelijk om de norm gewijzigd toe te passen. In dit geval leidt dat tot een hogere parkeereis.

Onder deze omstandigheden ligt echter een grotere nadruk op de argumentatie en bewijsvoering van de ontwikkelende partij. Het aanleggen van extra parkeerplaatsen oefent immers een aantrekkende werking uit op het autoverkeer. Dat heeft niet alleen effect op de bereikbaarheid van Den Haag als totaal, maar ook op de bereikbaarheid van de bedrijven zelf en de directe omgeving. In de afweging om tot een parkeereis te komen speelt dan ook nadrukkelijk de nabijheid van OV-, Fiets- en P&R-voorzieningen een rol.

4.3.2 Mogelijkheden om te voldoen aan de parkeereis

Mede door de vele geparkeerde auto's is de druk op de openbare ruimte in Den Haag hoog. De gemeente wil die druk niet laten toenemen maar heeft tegelijkertijd ook de ambitie om zo efficiënt mogelijk om te gaan met de schaarse ruimte. De parkeerdruk op straat wordt dan ook als een zwaarwegend criterium gehanteerd bij het bepalen van de wijze waarop de parkeereis bij een ontwikkeling moet worden ingevuld.

Zoals in voorgaande paragraaf is aangegeven, kan de parkeereis afwijken van de eerder berekende parkeerbehoefte. Hoewel de gemeente graag zou zien dat de parkeereis altijd op eigen terrein zou worden opgelost, kunnen er situaties zijn dat

daar van afgeweken wordt. In deze paragraaf worden situaties en verplichtingen beschreven die aan de orde zijn bij het oplossen van de parkeerbehoefte.

Parkeerbehoefte van bezoek

De parkeernorm, en dus de parkeerbehoefte, bestaat voor een deel uit de parkeerbehoefte van bezoekers. Wanneer die parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd worden, kan dat betekenen dat bezoekers geen vrije toegang hebben tot de parkeerplaatsen die voor hen waren bedoeld. Wanneer daarom niet binnen de ontwikkeling voor (openbaar) toegankelijke parkeerplaatsen gezorgd kan worden, mogen de plaatsen voor bezoek op straat of in parkeergarages worden opgelost.

POOS/POET afhankelijk van Parkeerdruk

De parkeerdruk wordt gemeten door het aantal geparkeerde auto's (op maatgevende momenten) af te zetten tegen de beschikbare parkeercapaciteit. Onder bepaalde omstandigheden wordt toegestaan dat parkeerplaatsen op de openbare straat (POOS) benut worden om te voorzien in de parkeerbehoefte. Dat is afhankelijk van de parkeerdruk in de omgeving volgens de meest recente meting en van de toe- of afname in de parkeerdruk als gevolg van de ontwikkeling.

In tabel 4.4 is af te lezen onder welke omstandigheden het benutten van POOS wordt toegestaan. Wanneer de parkeerdruk in de huidige situatie onder de 80% ligt, mag de openbare straat worden benut om de parkeerbehoefte te faciliteren (POOS). Hierbij geldt de voorwaarde dat de parkeerdruk door de ontwikkeling niet boven de 80% mag uitstijgen. In de andere gevallen (huidige parkeerdruk boven de 80%) moet de parkeerbehoefte opgelost worden door de aanleg van parkeerplaatsen op eigen terrein (POET), *tenzij* de parkeerdruk door de ontwikkeling afneemt. Concreet voorbeeld daarvan is een verdunningsstrategie bij herstructurering. Daarbij komen er minder woningen terug dan dat er gesloopt worden. In dit voorbeeld moet voor de nieuwbouwwoningen wel een vergelijkbare parkeernorm gelden als het autobezit van de te slopen woningen.¹⁶ De bouwende partij is tenslotte zeker niet verplicht om het parkeren aan de openbare straat toe te wijzen, het oplossen van de parkeerbehoefte op eigen terrein blijft de voorkeur verdienen.

Huidige parkeerdruk ¹⁷	Toekomstige parkeerdruk		
	wordt kleiner	blijft gelijk	wordt groter
<80%	POOS	POOS	POOS
>80%	POOS	POET	POET

Tabel 4.4 Parkeerdrukmatrix

¹⁶ NB: De parkeerdruk kan dus ook toenemen bij verdunning. Bijvoorbeeld wanneer de nieuwbouw woningen een hogere parkeernorm kennen dan het werkelijke, gemiddelde autobezit (inclusief ophoogfactoren) van de sloopwoningen.

¹⁷ Als richtlijn voor de parkeerdruk op straat is voor 80% gekozen, omdat vanaf een dergelijke druk de zoektijd naar een vrije parkeerplaats toeneemt. Bovendien, uitgaande van een groei in autogebruik van 8%, neemt in 10 jaar -zonder mutaties in de capaciteit- de parkeerdruk al toe van 80% tot 86,4%.

Met de parkeerdrukmatrix wordt bepaald hoe bij een ontwikkeling moet worden voldaan aan de parkeereis. Wanneer de matrix uitwijst dat dit op eigen terrein moet worden gerealiseerd, kan dat ook in een private garage of op een privaat parkeerterrein binnen loopafstand zijn. In welk gebied de parkeerdruk relevant is voor het zoeken naar oplossingen, wordt bepaald aan de hand van de loopafstandentabel, zie tabel 4.5.

De gemeente formuleert de parkeereis zo gespecificeerd mogelijk. Zij maakt onderscheid tussen parkeren voor eigen gebruik en parkeerplaatsen voor bezoek. Het bouwplan wordt daarop getoetst.

Loopafstand

De loopafstand betreft de afstand van de bestemming tot de parkeergelegenheid. De mate waarin deze afstand acceptabel is wordt door tal van factoren bepaald. Rekening dient bijvoorbeeld te worden gehouden met barrières zoals grote verkeerswegen en waterwegen. Voorop staat echter dat bewoners en werknemers bereid moeten zijn om deze maximale afstand regelmatig (in principe dagelijks) af te leggen. Voor bezoek is dat minder relevant, hoewel er voor alle doelgroepen langs de route belemmeringen kunnen zijn waardoor de in de tabel genoemde afstand in concrete gevallen anders geïnterpreteerd dient te worden.

De afstanden die in onderstaande tabel zijn weergegeven, zijn dan ook richtlijnen voor de maximale loopafstand van deur tot deur. Deze afstanden bepalen het gebied waarbinnen beschikbare parkeercapaciteit meegenomen kan worden in de oplossingen.

	Wonen	Bezoek (<2u)	Kantoren, bedrijven en voorzieningen / Bezoek (>2u)
Centrum	500m / 7 min	200m / 3 min	700m / 10 min
Stad	500m / 7 min	200m / 3 min	500m / 7 min
Rand	500m / 7 min	100m / 1,5 min	350m / 5 min

Tabel 4.5 Tabel loopafstanden

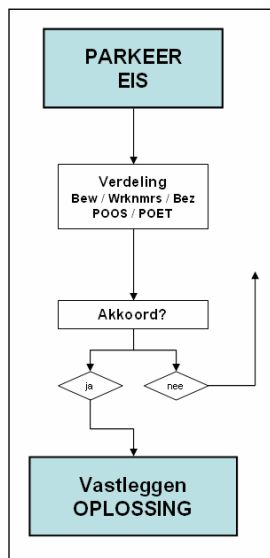
Ter indicatie: De afstand van het Centraal Station naar het Spuiplein is ca. 665 meter en wanneer je vanaf het Binnenhof een rondje langs de Hofvijver wandelt, heb je een kleine 800 meter afgelegd.

Vrijstelling van parkeereis

Voor verbouwplannen waarbij het verschil tussen de parkeerbehoefte van de oude functie en de nieuwe functie kleiner dan 3 parkeerplaatsen is, verleent de gemeente vrijstelling van de parkeereis. Dat is bijvoorbeeld aan de orde wanneer een supermarkt het vloeroppervlak wil uitbreiden met ca. 120 m². Volgens de berekening van de parkeerbehoefte op basis van de nieuwe norm, zou die uitbreiding een toename in de parkeerbehoefte betekenen van 3 parkeerplaatsen. Voor dit aantal verleent het college echter bij voorbaat vrijstelling van de parkeereis.

4.4 Afspraken en realisatie

Wanneer de parkeerbehoefte duidelijk is, en ook de manier waarop die parkeerbehoefte verdeeld zal worden over bestaande dan wel te realiseren capaciteit, moeten de afspraken vastgelegd worden over de concrete invulling van de parkeereis. Met andere woorden: waar kunnen de gebruikers van het pand, na realisatie van het bouwplan, hun auto's daadwerkelijk parkeren?



4.4.1 Vast te leggen afspraken

Wanneer de parkeereis voor een ontwikkeling en de wijze waarop die gerealiseerd zal worden zijn bepaald, is het van belang dat de afspraken daarover nauwkeurig worden vastgelegd, zodat de bouwende partij aan de voorgestelde parkeeroplossing kan worden gehouden. Als bijvoorbeeld is afgesproken om een deel van de parkeereis op eigen terrein te voldoen en voor de overige parkeerplaatsen gebruik te maken van een privaat parkeerterrein in de buurt, moet een overeenkomst / huurcontract tussen de ontwikkelaar en de beheerder van het private parkeerterrein aan de gemeente overlegd worden.

Fig. 4.6 Schema vastleggen oplossing

In de vast te leggen afspraken wordt tenminste op papier gezet:

- welke ontwikkeling het betreft;
- een berekening van de parkeerbehoefte;
- de parkeereis, met eventueel een toelichting wanneer de parkeereis lager is vastgesteld dan de berekende parkeerbehoefte;
- bij de parkeereis wordt tevens een uitsplitsing gemaakt (indien van toepassing) naar aantal parkeerplaatsen voor bewoners, bezoekers, werknemers;
- de wijze waarop aan de parkeereis zal worden voldaan door de bouwende partij;
- mogelijke consequenties voor de gebruiker van het pand.

Het vastleggen van parkeerafspraken voor ontwikkelingen geeft de gemeente de mogelijkheid om te kunnen controleren of de parkeeroplossingen worden gebruikt zoals ze zijn afgesproken. Maar het vastleggen van de afspraken gebeurt ook om geen onduidelijkheid te laten bestaan over situaties die zich in de toekomst kunnen afspelen.

Beperking van recht op parkeervergunning

Wanneer op de ontwikkellocatie bijvoorbeeld (nog) geen betaald parkeren geldt, maar wel de verplichting om parkeercapaciteit op eigen terrein te realiseren (bijvoorbeeld wanneer de parkeerdruk boven de 80% is en die neemt door de ontwikkeling toe), dan zal worden vastgelegd dat de toekomstige bewoners van dat adres niet meer in aanmerking kunnen komen voor een parkeervergunning op straat voor de eerste auto.

Parkeerbonds

Om ontwikkelaars zo veel mogelijk te stimuleren tot het realiseren van parkeer-capaciteit op eigen terrein of tot het benutten van beschikbare (over)capaciteit, wordt het parkeerbonds in ere hersteld. Wanneer in een bouwplan niet kan worden voldaan aan de parkeereis – noch op eigen terrein, noch op andere (private) terreinen in de buurt – zal de gemeente eisen dat de ontwikkelaar per niet gerealiseerde parkeer-plaats een afdracht doet in het parkeerbonds. De intentie daarvan is om met dergelijke inkomsten op andere plaatsen in de stad maatregelen te kunnen treffen die de parkeerdruk in de stad doen afnemen.

Dit onderwerp vereist echter nog nadere uitwerking. Een en ander moet juridisch nader worden onderzocht en de resultaten daarvan moeten vervolgens worden verwerkt in regelgeving. Ook dient voor de afdracht per niet gerealiseerde parkeer-plaats een werkwijze te worden vastgesteld voor het bepalen van een marktconforme prijs. Over de uitwerking van het parkeerbonds vindt separate besluitvorming plaats.

4.4.2 Gebiedsontwikkeling als bijzondere situatie

Voor gebiedsontwikkelingen kunnen grotendeels dezelfde stappen doorlopen worden als voor gescheiden plannen, maar het zal vaker nodig zijn om tot maatwerk te komen. In situaties waar gelijktijdig meerdere bouwplannen aan de orde zijn, kan er sprake zijn van schaalvoordelen. Zo biedt een gebiedsgerichte aanpak meer mogelijkheden om dubbelgebruik van parkeervoorzieningen te bewerkstelligen (minder ruimtebeslag, meer inkomsten). Daarnaast kan door de schaalgrootte een kostenvoordeel ontstaan voor de bouw en het beheer van een parkeervoorziening.

Binnen het kader van een gebiedsontwikkeling bestaan in principe legio mogelijkheden voor maatwerk, maar uitsluitend wanneer daar vooraf goede afspraken over zijn vastgelegd. In deze afspraken moet tenminste worden vastgelegd welke ruimte en middelen gereserveerd worden om de parkeervoorzieningen binnen een overeen-gekomen termijn te realiseren. Daarbij kan onder andere gedacht worden aan de gefaseerde aanleg van een parkeervoorziening met een functie voor het totale gebied. In de eerste fase(n) van de gebiedsontwikkeling zou bijvoorbeeld nog op de openbare straat geparkeerd kunnen worden. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de ruimte in de deelplannen die later worden ontwikkeld. Bij oplevering van het laatste deelplan moet de parkeereis echter wel volledig zijn gerealiseerd. Alle ontwikkelaars die betrokken zijn in de gebiedsontwikkeling worden geacht bij te dragen aan het oplossen van de parkeereis.

Deze gebiedsgewijze benadering is zowel van belang voor het faciliteren van de parkeerbehoefte, als voor de bredere benadering van het bereikbaarheidsvraagstuk.

5 BIJLAGEN

1 TERMEN EN BEGRIPPEN

In de Nota Parkeernormen worden verschillende termen en begrippen gehanteerd die hieronder worden gedefinieerd.

Afwijken van de norm	Volgens de systematiek in de nota Parkeernormen kan niet worden afgeweken van de norm, want die wordt hier slechts gezien als een hulpmiddel (richtlijn) om de Parkeerbehoefte te berekenen. Van de Parkeerbehoefte kan wel worden afgeweken, in dat geval spreken we van de Parkeereis.
Belanghebbenden-parkeren	Hiermee wordt de situatie aangegeven, waarin belanghebbenden recht hebben om te parkeren. Belanghebbenden kunnen een vergunning aanvragen volgens de Parkeer- en Parkeergeld-verordening. Met deze vergunning mag geparkeerd worden op daartoe aangewezen weggedeelten (aangegeven met borden), of bij parkeerapparatuur zonder deze in werking te stellen.
Belanghebbenden-vergunning	Het bewijs dat de betrokkene voor het geparkeerde voertuig heeft voldaan aan de verplichting tot betaling van het tarief voor de vergunning, waardoor op de daartoe aangewezen parkeerplaatsen geparkeerd mag worden.
Betaald parkeren	Op grond van de parkeergeldverordening geldt in bepaalde gedeelten van de gemeente de verplichting parkeergeld te betalen voor het gebruik van de openbare straat voor het parkeren. De heffing van het parkeergeld vindt plaats met parkeerapparatuur, of door vooraf te betalen voor een zogenaamd dagdeelkaart of voor een Belanghebbendenvergunning.
Norm (definitie vlgs Van Dale)	De toestand die voor een categorie van personen of zaken de gewone is of waarnaar zij zich kunnen of moeten richten. Synoniemen: Regel, Richtsnoer.
Parkeerbilans	Overzicht voor een bepaald gebied van de totale Parkeerbehoefte (bewoners + werkers + bezoekers) en de totale parkeercapaciteit (stallingsgarages + parkeergarages + parkeerplaatsen op straat).
Parkeerbehoefte	Het aantal parkeerplaatsen dat nodig is om de auto's te kunnen parkeren bij de bouwontwikkeling(en) waar de parkeerbehoefte van berekend wordt. Voor bewoners wordt de Parkeerbehoefte afgeleid van het reële autobezit. De Parkeerbehoefte van bedrijven of voorzieningen is afhankelijk van Mobiliteitsprofielen.
Parkeerdruk	Bezetting v/d beschikbare parkeercapaciteit, vermeerderd met het aantal auto's dat geparkeerd staat waar geen capaciteit is, gemeten op maatgevende momenten. De parkeerdruk wordt uitgedrukt in een percentage. Rekenvoorbeelden: [1] $Pd = 85\% = (85 \text{ geparkeerde auto's} / 100 \text{ parkeerplaatsen}) +$

	(0 geparkeerde auto's / niet-parkeerplaatsen) [2] $Pd = 110\% = (85 \text{ geparkeerde auto's} / 100 \text{ parkeerplaatsen}) + (25 \text{ geparkeerde auto's} / \text{niet-parkeerplaatsen})$
Parkeereis	De vastgestelde, benodigde Parkeercapaciteit bij een bouwplan. Het betreft het definitieve aantal parkeerplaatsen waarmee in de parkeerbehoefte moet worden voorzien. In beginsel moeten deze parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd worden. Wanneer daar andere afspraken over gemaakt worden, worden die in een parkeerovereenkomst vastgelegd.
Parkeerfonds	Is bestemd om noodzakelijke investeringen in het parkeersysteem te financieren. Het fonds wordt gevuld vanuit verschillende bronnen: 1) Stortingen door ontwikkelaars wanneer binnen het bouwplan niet (in voldoende mate) kan worden voorzien in het realiseren van parkeervoorzieningen, 2) De meeropbrengsten bovenop het gemaximeerde begrote saldo van 2008 van de totale Parkeerbaten.
Parkeernorm	Richtlijn voor het berekenen van de parkeerbehoefte bij nieuw- en verbouwplannen. De Parkeernorm is met name afhankelijk van de functie, het oppervlak en de lokatie van het object.
Parkeernorm wonen	Is een afgeleide van het reële autobezit en dus behoeftevolgend. In de norm is rekening gehouden met de stijging van de Parkeerbehoefte van bewoners.
Parkeernorm kantoren, bedrijven en voorzieningen	De Parkeernorm voor kantoren, bedrijven en voorzieningen wordt op het autogebruik afgestemd. Deze Parkeernorm wordt als sturend instrument gebruikt.
Parkeerovereenkomst	Overeenkomst tussen de gemeente en de ontwikkelaar van een bouwplan. Hierin worden de gemaakte afspraken om te voldoen aan de Parkeereis vastgelegd.
Parkeerplaats(en)-verplichting	Oude term, wordt in deze nota vervangen door het begrip Parkeereis. Zie aldaar.
POET	Parkeren/Parkeerplaats(en) Op Eigen Terrein
POOS	Parkeren/Parkeerplaats(en) Op de Openbare Straat
Vrijstelling	Het college kan besluiten af te wijken van de parkeereis door vrijstelling te verlenen. We spreken van alleen van vrijstelling wanneer het ontwikkelingen betreft die als uitzondering benoemd zijn. Voorbeelden: bij verbouwingen met een toegenomen parkeereis van max. 3 parkeerplaatsen; in een door het college aangewezen gebied.

2 BOUWVERORDENING GEMEENTE DEN HAAG

De volledige bouwverordening is via de website van de gemeente Den Haag opvraagbaar. De verordening is te vinden via de volgende kenmerken:
RIS 020135_991129 | rv 189 | Den Haag, 27 juni 1997.

Deze verordening heeft in 2005 wijzigingen ondergaan. Het raadsbelsuit is terug te vinden via de volgende kenmerken:
RIS 130956_05114 | rv 168 | Den Haag, 21 oktober 2005.

Hieronder zijn de relevante onderdelen weergegeven.

Artikel 2.5.30

Parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden bij of in gebouwen

1. Indien een gebouw is gelegen in een deel van de gemeente dat is aangeduid op de - bij deze bouwverordening behorende - kaart als zijnde een gebied dat per openbaar vervoer uitstekend of goed bereikbaar is, moet - voor zover de omvang of de bestemming van het gebouw daartoe aanleiding geeft - ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in beperkte mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort.
2. Indien een gebouw gelegen is in een deel van de gemeente dat is aangeduid op de -bij deze bouwverordening behorende- kaart als zijnde een gebied:
 - waarin de bereikbaarheid per openbaar vervoer in de toekomst uitstekend of goed zal zijn; en
 - waarin tevens, totdat die verbeterde bereikbaarheid is verwezenlijkt, van gemeentewege voor aanvullende parkeer- of stallingsruimte wordt zorg gedragen;moet - voor zover de omvang of de bestemming van het gebouw daartoe aanleiding geeft - ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in beperkte mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort.
3. Indien een gebouw gelegen is in een ander deel van de gemeente dan wordt bedoeld in het eerste en het tweede lid, en de omvang of de bestemming van het gebouw daartoe aanleiding geeft, moet ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij het gebouw behoort. Deze ruimte mag niet overbemeten zijn, gelet op het gebruik of de bewoning van het gebouw, waarbij rekening moet worden gehouden met de eventuele bereikbaarheid per openbaar vervoer.

4. De - in de voorgaande leden bedoelde - ruimte voor het parkeren van auto's moet afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's. Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan:
 - indien de afmetingen van bedoelde parkeerruimten ten minste 1.80m bij 5.00m en ten hoogste 2.50m bij 6.00m bedragen.
 - indien de afmetingen van een gereserveerde parkeerruimte voor een gehandicapte - voor zover die ruimte niet in de lengterichting aan een troittoir grenst - ten minste 2.95m bij 5.00m bedragen.
5. Indien de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het stallen of parkeren van fietsen en bromfietsen en voor het laden of lossen van goederen, moet in deze behoefte in voldoende mate zijn voorzien aan, in of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort.
6. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in het eerste, het tweede, het derde en het vijfde lid:
 - voor zover op andere wijze in het nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien;
 - indien het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit, tot welke bijzondere omstandigheden - voor wat betreft de toepassing van het eerste en het tweede lid - in elk geval wordt gerekend:
 - een te verwachten meer dan gemiddeld aantal gehandicapte gebruikers of bezoekers van het gebouw;
 - een te verwachten meer dan gemiddeld aantal klanten of bezoekers, indien het gebouw bestemd is voor de vestiging van een of meer detailhandelsbedrijven, dan wel openbare dienstverlening of vermakelijkheid;
 - een bestemming van het gebouw als parkeergarage, dan wel garagebedrijf.

Wijziging van Artikel 2.5.30, d.d. 21 oktober 2005.

I. Motivering

Dit artikel is gewijzigd vanwege de onduidelijkheid die hierover bestond bij de toepassing ervan. In de tekst van het artikel werd verwezen naar de mate waarin een gebied per openbaar vervoer bereikbaar is, en werden de termen 'in beperkte mate' en 'in voldoende mate' gebruikt. De kaart kende echter een indeling in 'binnenstad e.o', 'schil', 'stadsvernieuwingsgebieden' en 'overig gebied' en drie verschillende normen. Om dit te verduidelijken zijn de leden 1, 2 en 3 samengevoegd en is de verwijzing gewijzigd. In de nieuwe tekst wordt verwezen naar de geldende vastgestelde parkeernormen en de bijbehorende kaart.

II. Wijziging in de bouwverordening

Vervang artikel 2.5.30, eerste, tweede en derde lid door:

1. Indien de ligging of de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, moet ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's ruimte zijn aangebracht in, op of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort, volgens de geldende vastgestelde parkeernormen en de bijbehorende kaart[#].

Artikel 2.5.30, vierde lid, wordt vernummerd tot tweede lid.

Artikel 2.5.30, vijfde lid, wordt vernummerd tot derde lid en komt te luiden:

3. Indien de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het stallen of parkeren van fietsen en bromfietsen en voor het laden of lossen van goederen, moet in deze behoefte zijn voorzien aan, in of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort, volgens de geldende vastgestelde parkeernormen en de bijbehorende kaart[#].

Artikel 2.5.30, zesde lid, wordt vernummerd tot vierde lid en komt te luiden:

4. Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in het eerste en het derde lid:
 - a. voor zover op andere wijze in het nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien;
 - b. indien het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit, tot welke bijzondere omstandigheden - voor wat betreft de toepassing van het eerste lid - in elk geval wordt gerekend:
 - een te verwachten meer dan gemiddeld aantal gehandicapte gebruikers of bezoekers van het gebouw;
 - een te verwachten meer dan gemiddeld aantal klanten of bezoekers, indien het gebouw bestemd is voor de vestiging van een of meer detailhandelsbedrijven, dan wel openbare dienstverlening of vermakelijkheid;
 - een bestemming van het gebouw als parkeergarage, dan wel garagebedrijf.

[#] De parkeernormen en de bijbehorende kaart zijn verkrijgbaar bij het secretariaat van de afdeling Verkeer en Infrastructuur van de Dienst Stedelijke Ontwikkeling en via de website van de gemeente Den Haag.

3 AUTOBEZIT DEN HAAG IN 2010

In onderstaande tabel is het gemiddeld autobezit weergegeven, verdeeld over de oppervlakte categorieën, het type woning en de zones. Wanneer het autobezit gebaseerd is op minder dan 450 waarnemingen, is de gemiddelde waarde schuingedrukt en tussen vierkante haken weergegeven. Het verschil in autobezit tussen eengezinswoningen en meergezinswoningen is gemiddeld ongeveer 0,2.

Gem autobezit	<70	70-100	100-160	>160
Centrum egz	0,38	[0,51]	0,85	[0,82]
Centrum mgz	0,29	0,43	0,56	0,85
Stad egz	0,61	0,90	0,93	1,09
Stad mgz	0,39	0,56	0,72	0,88
Rand egz	[1,00]	0,87	1,13	1,25
Rand mgz	0,29	0,65	0,86	[0,82]

Vervolgens is hieronder het gemiddeld autobezit per huishouden, per buurt aangegeven. In deze gegevens is het gebruik van lease auto's niet meegenomen.

Opmerkingen: In buurt 109 (Tedingerbroek) is het autobezit niet van toepassing en bij een te laag aantal waarnemingen (gegevens onder statistische drempelwaarde) is bij het gemiddelde een 'x' opgenomen

Buurt	gem. bezit	Buurt	gem. bezit
01 Oud Scheveningen	0,64	40 Nieuw Waldeck	0,72
02 Vissershaven	0,60	41 Zorgvliet	0,72
03 Scheveningen Badplaats	0,60	42 Stadhoudersplantsoen	0,57
04 Visserijbuurt	0,58	43 Sweelinckplein eo	0,62
05 v Stolkpark/Schev Bosjes	0,79	44 Koningsplein eo	0,56
06 Waldeck-Zuid	0,63	45 Zeeheldenkwartier	0,50
07 Statenkwartier	0,73	46 Archipelbuurt	0,59
08 Geuzenkwartier	0,61	47 Willemspark	0,44
09 Vogelwijk	1,10	48 Nassaubuurt	0,81
10 Rond de Energiecentrale	0,57	49 Haagse Bos	0,35
11 Kortenbos	0,41	50 Bloemenbuurt-West	0,88
12 Voorhout	0,44	51 Bloemenbuurt-Oost	0,70
13 Uilebomen	0,40	52 Bomenbuurt	0,67
14 Zuidwal	0,33	53 Vruchtenbuurt	0,78
15 Schildersbuurt-West	0,53	54 Heesterbuurt	0,63
16 Schildersbuurt-Noord	0,43	55 Valkenboskwartier	0,57
17 Schildersbuurt-Oost	0,53	60 Binckhorst	x
18 Huygenspark	0,34	61 Landen	0,57
19 Laakhaven-Oost	0,66	62 Rivierenbuurt-Zuid	0,41
20 Moerwijk-Oost	0,43	63 Rivierenbuurt-Noord	0,42
21 Groente- en Fruitmarkt	0,77	64 Bezuidenhout-West	0,54
22 Laakhaven-West	0,44	65 Bezuidenhout-Midden	0,60
23 Spoorwijk	0,69	66 Bezuidenhout-Oost	0,60
24 Laakkwartier-West	0,67	67 Kampen	0,52
25 Laakkwartier-Oost	0,65	68 Marlot	1,05
26 Noordpolderbuurt	0,52	69 Burgen en Horsten	0,57
30 Rustenburg	0,66	70 Oostduinen	x
31 Oostbroek-Noord	0,66	71 Belgisch Park	0,70
32 Transvaalkwartier-Noord	0,43	72 Rijslag	0,64
33 Transvaalkwartier-Midden	0,57	73 Westbroekpark	0,72
34 Transvaalkwartier-Zuid	0,64	74 Duttendel	1,09
35 Oostbroek-Zuid	0,69	75 Uilennest	0,71
36 Zuiderpark	x	76 Duinzigt	0,70
37 Moerwijk-West	0,51	77 Waalsdorp	0,83
38 Moerwijk-Noord	0,62	78 Arends dorp	0,81
39 Moerwijk-Zuid	0,46	79 v Hoytemastraat eo	0,81

Buurt	gem. bezit	Buurt	gem. bezit
80 Morgenstond-Zuid	0,53	107 Vliegeniersbuurt	x
81 Bosjes van Pex	0,86	108 Bosweide	1,29
82 Rosenburg	0,60	109 Tedingerbroek	-
83 Eykenduynen	0,76	110 De Reef	x
84 Leyenburg	0,72	111 De Venen	x
85 Kerketuinen/Zichtenburg	x	112 Morgenweide	0,99
86 Houtwijk	0,87	113 Singels	1,10
87 Venen/Oorden/Raden	0,60	114 Waterbuurt	1,07
88 Morgenstond-West	0,62	115 De Bras	1,16
89 Morgenstond-Oost	0,47	116 Westvliet	x
90 Ockenburgh	1,69	117 De Rivieren	x
91 Kijkduin	0,87	118 De Lanen	1,15
92 Bohemen/Meer en Bos	0,73	119 De Velden	1,14
93 Componistenbuurt	0,73	120 De Vissen	1,10
94 Waldeck-Noord	0,66	121 Rietbuurt	0,64
95 Kom Loosduinen	0,61		
96 Zijden/Steden/Zichten	0,59	Gemiddeld Den Haag	0,66
97 Kraayenstein	0,90		
98 Dreven en Gaarden	0,62		
99 De Uithof	0,62		
100 Duindorp	0,63		
101 Erasmus Veld	0,97		
102 Hoge Veld	0,81		
103 Parkbuurt Oosteinde	1,19		
104 Lage Veld	1,05		
105 Zonne Veld	1,15		
106 Vlietbuurt	x		

Bron: DHIC/rdw/ozb

4 NORMEN VOOR WONEN

In onderstaande tabel zijn de normen voor wonen weergegeven.

	Centrum	Stad	Rand	Toevoegen tbv. bezoek
Eengezinswoningen				
<70m ²	0,4	0,6	0,8	0,3
70-100m ²	0,6	0,9	1,0	0,3
100-160m ²	0,9	1,1	1,3	0,3
>160m ²	1,1	1,3	1,5	0,3
Appartementen				
<70m ²	0,2	0,4	0,6	0,3
70-100m ²	0,4	0,7	0,8	0,3
100-160m ²	0,7	0,9	1,1	0,3
>160m ²	0,9	1,1	1,3	0,3
Zorg- en aanleunwoningen	0,3	0,3	0,3	0,0
Studenten eenheden	0,1	0,1	0,1	0,0

Opmerkingen

- Oppervlakte van de woningen wordt achter de voordeur van de woning gemeten
- De methode om het oppervlak te bepalen is Bruto Vloeroppervlak (BVO) conform NEN2580

5 REFERENTIE VOOR NORMEN VOOR WONEN

	Centrum	Schil	Rest	Overig	Bezoek
AMERSFOORT					
woning duur	1,30 - 2,00	1,70 - 3,00	2,00 - 3,00		0,3
woning goedkoop/middelduur en starterswoning	1,20 - 2,00	1,50 - 3,00	1,70 - 3,00		0,3
serviceflat/aanleunwoning	0,80 - 0,80	0,80 - 3,00	0,80 - 3,00		0,3
verpleeghuis/verzorgingstehuis	0,20 - 0,50	0,20 - 3,00	0,20 - 3,00		0,2
niet-zelfstandige woningen	0,20 - 0,50	0,20 - 3,00	0,20 - 3,00		0,2
zelfstandige 1-kamerwoning	0,20 - 0,50	0,20 - 3,00	0,20 - 3,00		0,2
UTRECHT					
koop <50m ² / huur <40m ²	0,5 - 0,8	0,6 - 0,8	0,6 - 0,8		0,2
koop 50-70m ² / huur 40-90m ²	1,1 - 1,2	1,2 - 1,4	1,3 - 1,5		0,25
koop 70-120m ² / huur >90m ²	1,2 - 1,4	1,35 - 1,6	1,6 - 1,8		0,3
koop >120m ²	1,3 - 1,5	1,5 - 1,75	1,7 - 2,0		0,3
serviceflat / aanleunwoning	0,3 - 0,6	0,3 - 0,6	0,3 - 0,6		0,2
geormerkte studenten-huurwoningen < ca 40m ²	0,2 - 0,6	0,2 - 0,6	0,2 - 0,6		0,2

NB. Utrecht kent ook een norm voor fiscaal gebied. De norm die daar wordt gehanteerd, is ongeveer het dubbele van de maximale norm voor het centrum.

6 REKENVOORBEELDEN

Hieronder volgt een aantal voorbeelden van het berekenen van de parkeerbehoefte. De gekozen casussen zijn recent werkelijk beoordeeld binnen de afdeling Verkeer, toen nog op basis van de huidige normen. In de omschrijving wordt aangegeven waar de berekening van de parkeerbehoefte op uitkwam op basis van de huidige normen; binnen de kaders is de parkeerbehoefte berekend op basis van de nieuwe normen.

Voorbeeld 1: Woningen in Vogelwijk

In de Vogelwijk (zone Rand, in oudere normering Overig gebied) worden 15 eengezinswoningen van 170m² gebouwd en 30 appartementen van 120m². De parkeerbehoefte volgens de huidige normen kwam uit op 70,5 parkeerplaatsen. Volgens de nieuwe normen is dit als volgt:

Eengezinswoningen >160 m ² (aantal woningen x norm)		
> 15 x 1,5 =	22,5	
> 15 x 0,3 bezoek =	4,5	
Appartementen 100-160m ² (aantal woningen x norm)		
> 30 x 1,1	33	
> 30 x 0,3 bezoek =	9	
Parkeerbehoefte totale ontwikkeling:	69	Parkeerplaatsen

Voorbeeld 2: Appartementen met overige functies

In het centrum wordt een flat gebouwd met 120 studenteneenheden van ca. 40 m². In het gebouw wordt tevens 5.880 m² aan onderwijsvoorzieningen (HBO) gerealiseerd, met 1.480 m² winkelruimte in de plint. In deze situatie werd met de huidige normen een parkeerbehoefte berekend van 77,4 parkeerplaatsen. Volgens de nieuwe normen is dit als volgt:

Studenteneenheden (aantal woningen x norm)		
> 120 x 0,1 =	12	
Onderwijsvoorzieningen (opp. in m ² x norm)		
> 5.880 m ² x 0,5 per 100 m ² = 58,8 m ² x 0,5 =	29	
Winkelruimte (opp. in m ² x norm)		
> 1.480 m ² x 1,55 per 100 m ² = 14,8 m ² x 1,55 =	23	
Parkeerbehoefte totale ontwikkeling:	64	Parkeerplaatsen

Voorbeeld 3: Gebiedsontwikkeling met meerdere functies

Aan de rand van de stad (zone Rand) vindt een gebiedsontwikkeling plaats, waarin verschillende woonprojecten worden gerealiseerd, een basisschool van 2.105 m² en enkele winkels met een totaal oppervlakte van 1.550m². Met behulp van de huidige normen werd een parkeerbehoefte berekend van ca. 180 parkeerplaatsen. Volgens de nieuwe normen is dit als volgt:

Appartementen <70 m ² (aantal woningen x norm)		
> 90 x 0,8 =	72	
> 90 x 0,3 bezoek =	27	
Eengezinswoningen 70-100 m ² (aantal woningen x norm)		
> 12 x 1,0 =	12	
> 12 x 0,3 bezoek =	3,6	
Onderwijsvoorzieningen (opp. in m ² x norm)		
> 2.105 m ² x 0,25 per 100 m ² = 21,05 m ² x 0,25 =	5,3	
	20,2	(bezoek)
Winkelruimte (opp. in m ² x norm)		
> 1550 m ² x 2,3 per 100 m ² = 15,5 m ² x 2,3 =	35,6	
Parkeerbehoefte gebiedsontwikkeling:	175,7	parkeerplaatsen

7 AANWEZIGHEIDSPERCENTAGES

Onderstaande tabel bevat richtlijnen die gebruikt worden bij het bepalen van mogelijkheden tot dubbelgebruik van parkeercapaciteit.

De getallen betreffen percentages parkeerdruk. Het maatgevende moment is wanneer de aanwezigheid maximaal is (100%).

Functie	Werkdag			Koop avond	Zaterdag	Zondag	
	overdag	middag	avond		middag	avond	middag
Woningen	50	60	100	90	60	60	70
Detailhandel	30	70	20	75	100	0	0
Kantoor	100	100	5	10	5	0	0
Bedrijven	100	100	5	10	5	0	0
Soc. cultureel	10	40	100	100	60	90	25
Soc. medisch	100	100	30	15	15	5	5
Ziekenhuis	85	100	40	50	25	40	40
Dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0
Avondonderwijs	0	0	100	100	0	0	0
Bibliotheek	30	70	100	70	75	0	0
Museum	20	45	0	0	100	0	90
Restaurant	30	40	90	95	70	100	40
Café	30	40	90	85	75	100	45
Bioscoop, Theater	15	30	90	90	60	100	60
Sport	30	50	100	90	100	90	85

Bron: overgenomen uit CROW-publicatie 182

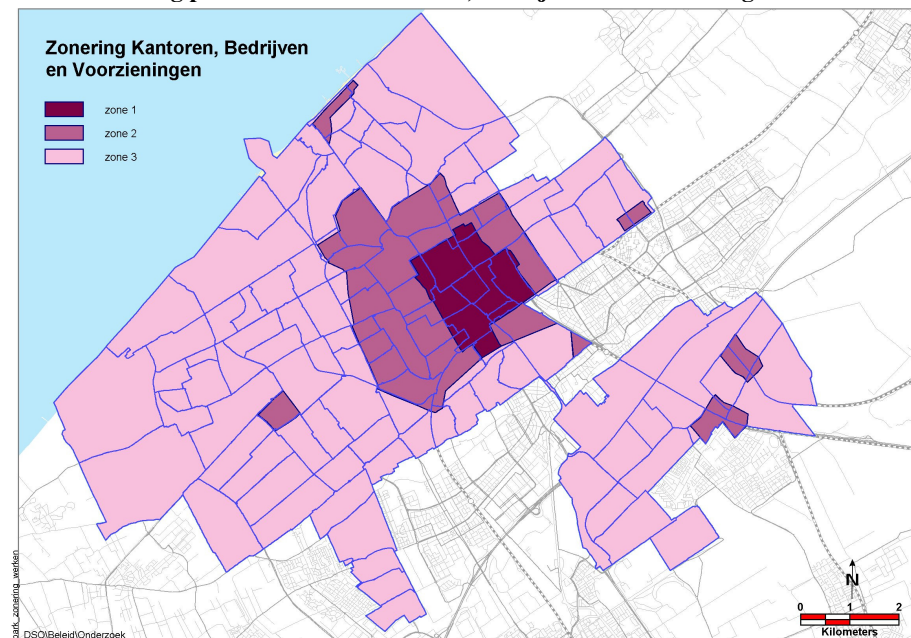
Bijlage 3 Inlegvel Parkeernormen

Parkeernormen Kantoren, Bedrijven en Voorzieningen

Funcitie	Eenheid	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Aandeel bezoek	Opmerkingen
Winkelen						
Groothandel	100 m ² bvo	0,15	0,25	0,55	85%	
Showroom	100 m ² bvo	0,30	0,65	1,30	85%	
Supermarkt	100 m ² bvo	2,50	2,50	2,50	85%	
Winkel	100 m ² bvo	1,55	1,75	2,30	85%	
Werken						
Bedrijf	100 m ² bvo	0,45	0,70	1,45	15%	
Kantoren zonder baliefunctie	100 m ² bvo	0,60	1,00	2,20	5%	
Kantoren met baliefunctie	100 m ² bvo	1,50	2,00	2,50	20%	
Magazijn	100 m ² bvo	0,25	0,25	0,25	5%	
Horeca						
Café/bar, strandtent	100 m ² bvo	4,00	4,00	5,00	90%	
Cafetaria/lunchroom	100 m ² bvo	1,90	3,85	7,90	85%	
Restaurant	100 m ² bvo	1,20	2,40	5,00	80%	
Hotel	Kamer	0,50	0,50	0,50		
Cultuur						
Museum	100 m ² bvo	0,30	0,50	0,90	90%	
Bibliotheek	100 m ² bvo	0,30	0,50	0,90	90%	
Religiegebouw	100 m ² bvo	3,35	3,40	3,50	90%	
Bioscoop/theater/schouwburg	100 m ² bvo	2,10	2,20	4,50	90%	
Sociaal cultureel centrum / Wijkverenigingsgebouw	100 m ² bvo	1,00	1,00	1,00	90%	
Sportvoorzieningen						
Sportschool	100 m ² bvo	2,00	2,00	2,70	80%	
Sporthal	100 m ² bvo	1,15	1,15	2,30	95%	Excl. toeschouwers*
Sportveld	100 m ² terrein	0,15	0,15	0,15	95%	Excl. toeschouwers*
*Toeschouwers	Toeschouwerplaats	0,10	0,10	0,10		
Zorgvoorzieningen						
Ziekenhuis/medisch centrum	100 m ² bvo	3,15	3,45	4,30	65%	
Verpleeg/verzorgingshuis	100 m ² bvo	0,55	0,65	1,40	65%	
Arts/maatschap	100 m ² bvo	2,85	2,85	2,85	65%	
Onderwijs						
Primair onderwijs	100 m ² bvo	0,05	0,10	0,25		Excl. K+R**
Kinderdagverblijf	100 m ² bvo	0,50	0,50	1,00		Excl. K+R**
Middelbaar onderwijs	100 m ² bvo	0,10	0,15	0,40		
HBO/ROC	100 m ² bvo	0,50	1,05	2,50		
Avondonderwijs	Student	0,50	0,50	0,50		
Overig						
Begraafplaats/crematorium	Begrafenis/crematie	15,00	15,00	15,00		

**K+R voorziening Conform CROW publicatie 182

Gebiedsindeling parkeernormen Kantoren, Bedrijven en Voorzieningen

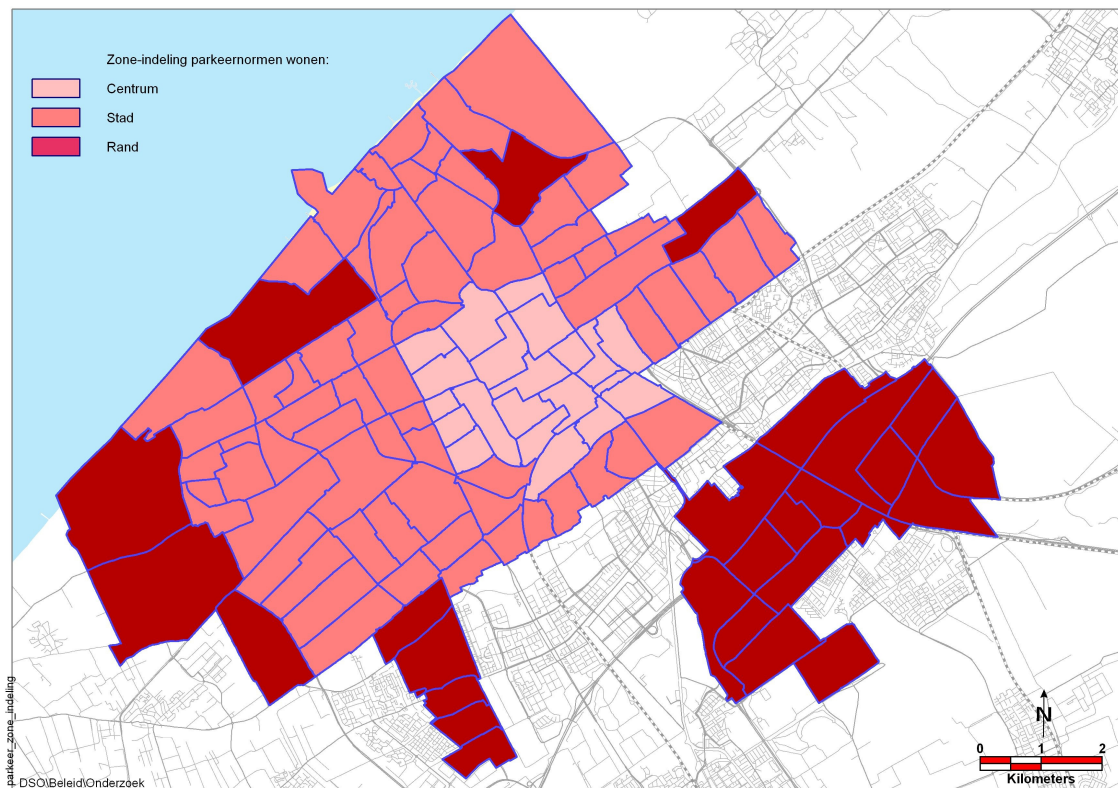


Inlegvel Parkeernormen Woningen en Parkeernormen Kantoren, Bedrijven en Voorzieningen

Parkeernormen “wonen”

Soort woning	Centrum	Stad	Rand	Toevoegen tbv bezoek
Eengezinswoningen				
<70m ²	0,4	0,6	0,8	0,3
71-100m ²	0,6	0,9	1,0	0,3
101-160m ²	0,9	1,1	1,3	0,3
>161m ²	1,1	1,3	1,5	0,3
Appartementen				
<70m ²	0,2	0,4	0,6	0,3
71-100m ²	0,4	0,7	0,8	0,3
101-160m ²	0,7	0,9	1,1	0,3
>161m ²	0,9	1,1	1,3	0,3
Overig				
Zorg- en aanleunwoningen	0,3	0,3	0,3	-
Studenten eenheden	0,1	0,1	0,1	-

Gebiedsindeling parkeernormen wonen



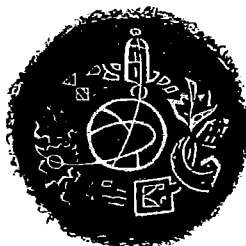
Gebiedsgrenzen lopen over buurtgrenzen

Dit inlegvel behoort bij de folder “Bouwen en Parkeren in Den Haag”, druk februari 2012.

Voor meer informatie: Dienst Stedelijke Ontwikkeling, afdeling Verkeer, telefoon 070-353 60 10

Bijlage 4 Rijksbeschermd stadsgezicht

Raad
DSO



RIJKSDIENST VOOR DE MONUMENTENZORG

Broederplein 41 - 3703 CD Zeist

Postbus 1001 - 3700 BA Zeist

☎ | 030 - 698 32 11

fax | 030 - 691 61 89

Postbank 425120

Aan de gemeenteraad van Den Haag
Postbus 80000.
2508 GA DEN HAAG

TER KENNISNEMING

30 OKT. 1996

R+P
verzonden
1/11-96

uw brief/kenmerk

ons nummer
MSP/43/07

behandeld door
Jochem Hollestelle
030-6983216

onderwerp

Aanwijzingsbesluit

Benoordenhout

beschermd stadsgezicht, gemeente Den Haag

(Benoordenhout, 1e, 2e en 3e herziening,
Oostduin/Arendsdorp en Bosjes van Zanen)

bijlage
ja

datum

29 OKT. 1996

Met toezending van een afschrift van het besluit van mij en mijn ambtsgeenoot van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van heden, geef ik u kennis van de aanwijzing van het Benoordenhout als beschermd stadsgezicht in de zin van artikel 1, onder g, van de Monumentenwet 1988, zoals is aangegeven in de bij het besluit behorende tekening en als omschreven in de bijbehorende toelichting.

de Staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen,
A. Nuis,
namens deze,
de Directeur van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg,
voor deze,
het Hoofd van de Sector Regioservice,

(Ir. J.C. 't Hart)

194706

De Staatssecretaris van
Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen

en

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening
en Milieubeheer

29 OKT. 1996

Overwegende

dat, het Benoordenhout een gebied is met een bijzonder karakter op basis van met name 19de eeuwse (aanleg landgoederen) en vroeg 20ste eeuwse (stedelijke uitleg) ruimtelijke ontwikkelingen;

dat, het bebouwingsbeeld en de structuur van het gebied samenhangend en waardevol is;

dat, het gebied van algemeen belang is vanwege zijn schoonheid en zijn ruimtelijke structurele samenhang;

Gelet op artikel 35 en artikel 36 van de Monumentenwet 1988;

Gehoord de Raad van de gemeente Den Haag, Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, de voormalige Raad voor het Cultuurbeheer en de Rijksplanologische Commissie;

Besluiten

Het gebied in de gemeente Den Haag zoals is aangegeven op de bij dit besluit behorende tekening nr. MSP/43/07 en zoals is omschreven in de toelichting bij dit besluit, aan te wijzen als beschermd stadsgezicht in de zin van artikel 1, onder g, van de Monumentenwet 1988;

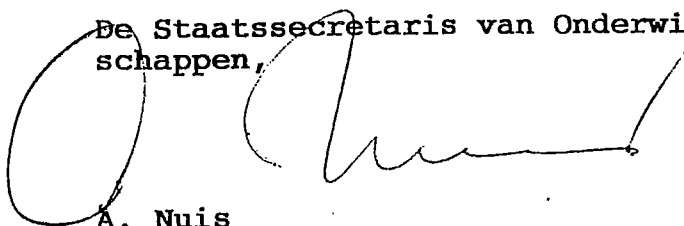
Dat met het vigerende bestemmingsplan "Benoordenhout" (GS 23-11-1982), inclusief 1e, 2e, en 3e herziening, en met de deels op het gebied van betrekking zijnde bestemmingsplannen "Oostduin / Arensdorp" (GS 13-11-1974) en "Bosjes van Zanen" (GS 7-10-1981) wordt geacht in het gestelde in artikel 36 van de Monumentenwet 1988 te voorzien, waarbij wordt aanbevolen deze bestemmingsplannen op termijn te herzien;

Van deze beschikking, waarvan tenminste mededeling zal worden gedaan in de Nederlandse Staatscourant, zal afschrift worden gezonden aan de Raad van de gemeente Den Haag, Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, de Raad voor Cultuur en de Rijksplanologische Commissie.

Op grond van artikel 7:1 van de Algemene wet bestuursrecht kan degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken

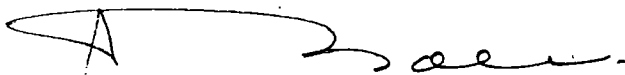
daartegen binnen zes weken na de dag waarop het aangevallen besluit bekend is gemaakt, een bezwaarschrift indienen bij het bestuursorgaan dat het besluit heeft genomen. Een dergelijk bezwaarschrift dient u te adresseren aan het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, Cfi Hoofdafdeling Financiën/JZ t.a.v. Bezwaarschriftencommissie OC&W (Cultuur), mevrouw mr. drs. J.E.M.J. van Wezel, Postbus 606, 2700 LZ Zoetermeer. Tenminste deze beschikking of een kopie daarvan moet bij het bezwaarschrift worden gevoegd.

De Staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen,



A. Nuis

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,



Margaretha de Boer

29 OKT. 1996

TOELICHTING
bij het besluit tot aanwijzing van
het beschermde stadsgezicht Benoordenhout
gemeente Den Haag (Zuid-Holland)
ex artikel 35 Monumentenwet 1988

foto Van Ouwenaar



Den Haag, Benoordenhout

De staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer zijn bevoegd om gezamenlijk beschermde stads- en dorpsgezichten aan te wijzen. Het rechtsgevolg van de aanwijzing is dat de gemeenteraad ter bescherming van een stads- of dorpsgezicht een bestemmingsplan, als bedoeld in de Wet Ruimtelijke Ordening, vast moet stellen. In die zin kan de aanwijzing tevens een stimulans betekenen voor een te voeren ruimtelijk kwaliteitsbeleid.

In totaal zijn er in Nederland meer dan 300 beschermde stads- en dorpsgezichten met een geschiedenis die teruggaat tot vóór het jaar 1850. In het kader van het Monumenten Inventarisatie Project is de stedenbouw uit de periode 1850-1940 landelijk geïnventariseerd. Het besluit om het beschermde stadsgezicht Benoordenhout aan te wijzen vloeit voort uit die inventarisatie.

Inleiding

Het Benoordenhout ligt ten noordoosten van het centrum tussen de Koningskade en de grens met de gemeente Wassenaar.

De grens van het beschermd stadsgezicht is het Kanaal, de Waalsdorperweg, het Hubertuspark, de Frederik- en Alexanderkazerne, de Theo Mann-Bouwmesterlaan, het Willem Royardsplein, de Louis Gimberglaan, De Ruychrocklaan, de grens met Wassenaar, het Haagse Bos en het Malieveld.

Dit is gelijk aan de grens van het bestemmingsplangebied Benoordenhout, met uitzondering van de kazerneterreinen aan de Van Alkemadeaan die in karakter niet passen binnen de structuur van de wijk. Evenmin is het wijkgedeelte Duinzig hierin opgenomen, de flatwijk uit de zeventiger jaren die gebouwd is op het voormalige terrein van de Haagse Golfclub.

Ontwikkelingsgeschiedenis

Het gebied van het Benoordenhout is gelegen op oude duingrond en wordt van oudsher bijna evenwijdig aan de kust doorsneden door drie wegen: de Waalsdorperweg, de Wassenaarseweg en de Benoordenhoutseweg die lange tijd ondergeschikt was aan de door het Haagse Bos lopende Leidse Straatweg. Een lager gelegen veengebied vanaf de Wassenaarseweg tot de Benoordenhoutseweg had de naam Benoordenhoutse polder. Vanaf het midden van de zestiende eeuw groeiden boerderijen hier uit tot grote en kleine buitenplaatsen. Zo waren er de landgoederen Oostduin, Arendsdorp, Clingendael en Waalsdorp. In de 19de eeuw werden landschapsparken aangelegd in de Engelse stijl. De gronden waren bijna geheel in handen van de familie Van Bylandt (Oostduin-Arendsdorp) en de familie Van Brienon (Clingendael).

Tot 1884 behoorde vrijwel het hele gebied tot Wassenaar. Een klein deel van het huidige Benoordenhout was Haags grondgebied, namelijk het zuidwestelijk stuk grenzend aan het Kanaal. Hier zou het landschap het eerst veranderen door de aanleg van de Haagse Diergaarde (1863) en de bouw van het Nassaukwartier (1894-1902).

De verdere ontwikkeling van het gebied was pas mogelijk na de door belastingverhoging gedwongen verkoop van het overgrote deel van het grondbezit van de Van Bylandts en de aanvaarding van het Uitbreidingsplan van Berlage in 1911. Alhoewel graven van Bylandt bedongen had dat alleen huizen om het restant van haar landgoed zouden worden gebouwd, zijn op dit beding vanaf het begin uitzonderingen gemaakt. Door de gunstige ligging ten opzichte van het centrum en de uitvalswegen bleek de wijk zeer aantrekkelijk voor de vestiging van

kantoren. De eerste waren de kantoren van de Nederlandsch-Indische Spoorwegen (1915) aan de Wassenaarweg en van de B.I.M. (Shell) aan de Carel van Bylandtlaan (1916).

Bij de aanleg van de wijk, die zeer geleidelijk van west naar oost verliep, heeft men rekening gehouden met het gecultiveerde landschappelijke karakter zoals dat in de 19de eeuw was ontstaan. Het plan van Berlage is alleen ten zuiden van de Wassenaarweg in grote lijnen gevolgd. De rest is ontstaan aan de hand van deelplannen. Lanen van vroegere buitenplaatsen werden met zorg omringd door luxe huizen. De Van Hogenhoucklaan, Van Soutelandelaan en Van Montfoortlaan getuigen hiervan.

Rond 1930 had men de grens bereikt van de Van Hoytemastraat en de Van Hogenhoucklaan. De aanleg van de Van Alkemadeelaan tot de Waalsdorperweg was in 1927 een feit. In 1938 werd deze brede laan verlengd naar Scheveningen. Voor het profiel ging de gemeente uit van forse appartementsgebouwen maar de belangstelling hiervoor nam in de loop van de jaren dertig af, waardoor er slechts een paar, waaronder "Duinwyck", zijn gerealiseerd.

Bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog lag de bebouwingsgrens op de Hart Nibbrigkade, Van Alkemadeelaan, Van Ouwenlaan, de Van Mojalendaan, Van Soutelandelaan, Nyelantstraat, Waalsdorperweg en de Frederiks- en Alexanderkazerne.

Na de Tweede Wereldoorlog heeft het Benoordenhout enkele ingrijpende wijzigingen ondergaan en is de wijk uitgebreid richting Wassenaar met de buurt Clingendael (tussen de Hart Nibbrigkade en de Thérèse Schwarzestraat) en de buurt Duinzigt, die is vernoemd naar Nederlandse acteurs (Willem Rooyards-

plein e.o.).

Wat de wijzigingen in het vooroorlogse deel betreft zijn het meest ingrijpend geweest de bouw in de jaren zestig en zeventig van het Provinciehuis en het kantoor voor Rijkswaterstaat op de plaats van de Haagse Diergaarde. In geen enkel opzicht werd hier rekening gehouden met de schaal, structuur en hoge kwaliteit van de wijk. In het begin van de jaren negentig is het kantoor van de Kamer van Koophandel naast het gebouw van Rijkswaterstaat gebouwd.

Ook het restant van het landgoed Oostduin-Arendsdorp, dat het groene hart van de wijk vormt, werd keer op keer verkleind door gebouwen van soms zeer forse schaal. Het Shellkantoor van J.I.P. Oud en enkele huizen aan de Oostduinlaan, de Goetijfstraat en de Van Hogenhoucklaan hielden dit verdichtingsproces reeds voor de oorlog in. In de jaren vijftig en zestig volgden een bejaardentehuis aan de Goetijfstraat, enkele huizen en het 66 meter hoge Shellkantoor aan de Oostduinlaan van ir. H.E. Oud. Met de bouw in de jaren zeventig van een zeer groot complex serviceflats en de forse uitbreiding van het Shellkantoor aan de Wassenaarweg plus de uitbreiding van het eerder genoemde bejaardentehuis is thans een kritieke grens voor het landgoed bereikt.

Aan de Carel van Bylandtlaan heeft Shell haar hoofdvestiging in de tachtiger jaren uitgebreid door ter plekke van de voormalige woonpanden een groot kantoorpand met een parkeergarage te bouwen, binnen het blok dat ook begrensd wordt door de Raamweg en de Groenhovenstraat.

Aan de Van Soutelandelaan, eens behorend tot het aan het einde van de 18de eeuw gesloopte Huis Waalsdorp, schrijft de verdichting in de jaren tachtig voort met de vervangende nieuwbouw van het ziekenhuis Bronovo en de bouw

van een appartementengebouw. In de Bosjes van Zanen zijn recent twee "urban villa's" gebouwd.

Huidig ruimtelijk karakter en bebouwingsbeeld

Duidelijk is te zien dat de wijk geleidelijk tot stand is gekomen waarbij men met kleine invullingen voortborduurde op eerder gereedgekomen deelplannen. Sloten en lanen van de voormalige landgoederen dienden als stedenbouwkundig uitgangspunt.

Bepalend voor de ruimtelijke kwaliteit van de wijk is de visuele en functioneel-historische relatie van de wijk met de landgoederen Clingendael/Groenedaal/Oosterbeek (gem. Wassenaar), en de aanwezigheid van het restaurant van het landgoed Oostduin-Arendsdorp en van de Bosjes van Zanen, het Haagse Bos en het Malieveld/ de Koekamp en groenvoorzieningen als het Rosarium op het Jozef Israëlsplein. De fraaie openbare ruimte met veel groen herinnert aan het landschappelijk karakter van de 19de-eeuwse situatie (o.a. Van Hogenhoucklaan, Van Montfortlaan, Van Souelanelaan, Wassenaarseweg, Ruychroocklaan en Van Mojaelenlaan).

Het Benoordenhout wordt gekenmerkt door een grote mate van harmonie zonder dat gesproken kan worden van uniforme bebouwing. De harmonie wordt voor een belangrijk deel bepaald door de ligging in het groen en de grote mate van overeenkomst in bouwhoogte, geleiding en materiaal voorover het woonhuizen betreft. Twee bouwlagen met een kaperdieping, dan wel drie lagen met een plat dak overheersen. Vanaf het begin was de opzet een luxe woonwijk te bouwen. Ondanks de vestiging van enkele zeer grote kantoren heeft de wijk dit karakter weten te behouden.

Wat de bouwstijl betreft is het Nassaukwartier duidelijk een voorloper op de

rest van het Benoordenhout en daardoor meer verwant aan andere stads wijken uit dezelfde periode. Deze buurt werd in de jaren 1894-1902 gebouwd in neorenaissance-stijl. Enkele panden vertonen kenmerken van de Jugendstil of de chalet-architectuur van rond de eeuwwisseling.

Het overgrote deel van het Benoordenhout van voor de Tweede Wereldoorlog toont juist een sobere baksteenarchitectuur waarin horizontale accenten van liggende vensters, overstekende dakkijsten en betonbanden bepalend zijn.

Opvallend is het feit dat de verschillende bouwblokken een grote differentiatie in type architectuur kennen. Rijtjes herenhuizen, panden met beneden- en bovenwoningen, flatgebouwen, vrijstaande huizen, scholen en andere gebouwen komen naast elkaar voor. Ten zuiden van de Wassenaarweg is sprake van een monumentale stedenbouwkundige benadering ten gevolge van het plan Berlage: Jozef Israëlsplein, Van Hoytemastraat en Breimerlaan tot de Van Alkemade-laan. Toch is wat de invulling betreft zelfs hier niet in één hand gebouwd.

Uit architectuurhistorisch oogpunt zijn van belang de uitsonderingen op het algemene beeld van woningbouwarchitectuur in baksteen, namelijk enkele kantoorgebouwen, scholen, twee kerken, villa's en luxe appartementen.

Opmerkelijk zijn de voor de Nieuwe Haagse School kenmerkende villa's van Co Brandes, die onder meer een complex aan de Ruychroeklaan/ Van Ouwenlaan heeft gebouwd. Opmerkelijk door zijn architectuur en stedenbouwkundige situering is de Paschaliskerk (Kropholler) aan de Wassenaarweg. Landelijk bekend zijn de kantoren van Shell aan de Wassenaarweg (J.J.P. Oud) en de Carel van Bylandtlaan (M.A. en J. van Nieukerken) alsmede het kantoor voor een verzekeringsmaatschappij aan de Groenovenstraat (H.P. Berlage) en de Nirwanafat van J. Duiker en B. Bijvoet aan de Benoordenhoutseweg. Als geen

andere wijk in Nederland combineert deze wijk het grootstedelijke met het karakter van een groen villadorp en toont zij een staalkaart van typologisch en architectuurhistorisch belangwekkende gebouwen uit de periode 1900-1940.

Nadere typering van de te beschermen waarden

Het ruimtelijk karakter van deze woonwijk wordt bepaald door de typische schaal en structuur van het vooroorlogse bebouwingsbeeld, gekenmerkt door de grote harmonie in de baksteen-woonhuisarchitectuur en de homogeniteit in verschillende straatwanden, wat leidt tot hoogwaardige stedenbouwkundige ensembles.

Daarnaast onderscheidt zich de waarde van de huizen in het Nassaukwartier en voorts van veel gebouwen met een (nationaal gezien) hoge architectuurhistorische kwaliteit;

Bijzonder is het plan van Berlage dat alleen ten zuiden van de Wassenaarweg in grote lijnen is gevolgd.

De groenstructuren en het landschappelijke karakter van de straten en lanen met hun zichten en groen bepalen voor een belangrijk deel de kwaliteit van de wijk. De herkenbaarheid van lanen van vroegere buitenplaatsen omringd door fraaie huizen geeft aan de wijk een extra dimensie en de fraaie openbare ruimte met veel groen herinnert aan het landschappelijk karakter van de 19de-eeuwse situatie.

Typerend zijn:

- de hoogwaardige woonomgeving die in een kwetsbare harmonie verkeert met voornamelijk kaantoorbebouwing.
- een grote harmonie in baksteenarchitectuur van woonhuizen in verschillende straatwanden, wat leidt tot hoogwaardige stedenbouwkundige ensembles.
- de stedenbouwkundige waarde van de Jozef Israëlsaan/ het Jozef Israëlsplein

en het Van Hoytemaplein e.o.;

- de ensemble- en individuele waarde van de huizen in het Nassaukwartier;
- de aanwezigheid van veel gebouwen met een (nationaal gezien) hoge architectuurhistorische kwaliteit;
- de visuele en functioneel-historische relatie van de wijk met de landgoederen Clingendael/Groenendaal/Oosterbeek, het Haagse Bos en het Malieveld/ de Koekamp;
- de fraaie openbare ruimte met veel groen die herinnert aan het landschappelijk karakter van de 19de-eeuwse situatie (o.a. Wassenaarweg, Van Hogendoel, Ruychroeklaan, Van Soutelandelaan, Van Mojalenaan) en groen voorzieningen als het Rosarium op het Jozef Israëlsplein;
- de aanwezigheid van het restant van het landgoed Oostduin-Arendsdorp en van de Bosjes van Zanen.

Waardering

Het Benoordenhout is opgebouwd uit deelplannen met een grote continuïteit in bebouwingsbeeld en structuur langs groene lanen, rondom oude landgoederen. De consistentie van het stadsbeeld is hierdoor zo groot dat een wijk is ontstaan met een sterk homogeen karakter. Het gebied is als zodanig van belang wegens bijzondere landschappelijke, stedenbouwkundige, cultuur- en architectuurhistorische waarden. Zie tevens de bijgevoegde waarderingskaart (S 9313).

Begrenzing

De begrenzing van het beschermde stadsgezicht Benoordenhout is weergegeven op bijgevoegde kaart, nummer RDMZ/MSP/43/7.

Rechtsgevolg

Op grond van artikel 36 eerste lid van de Monumentenwet 1988 stelt de gemeenteraad ter bescherming van het beschermde stadsgezicht een bestemmingsplan vast als bedoeld in de Wet op de Ruimtelijke Ordening. In het onderhavige geval worden de in de toelichting beschreven cultuurhistorische waarden met het vigerende bestemmingsplan "Benoordenhout" (goedgekeurd op 23-11-1982 door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland), inclusief 1e, 2e en 3e herziening, en met de deels op het gebied van betrekking zijnde bestemmingsplannen "Oostduin/Aremsdorp" (goedgekeurd op 13-11-1974) en "Bosjes van Zanen" (goedgekeurd op 7-10-1981), beiden inclusief 1e herziening, voldoende beschermd.

Bron

Monumenten Inventarisatieproject Den Haag 1850-1940, dienst REO, afdeling monumentenzorg, februari 1992.
research en teksten: ir. J.A. van der Hoeve, ir. P.C. Lankamp, drs. H.P.R. Rosenberg, drs. E.C. Vaillant en drs. D. Valentijn.

Colofon

Uitgave van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist 1994.

Historisch-geografisch en stedenbouwkundig onderzoek:

Gemeente Den Haag, drs. D. Valentijn en ir. P.C. Lankamp.

Begrenzingskaart 1:5000

Kaart van de gemeente Den Haag aangepast door Studio Ineke van der Burg, Bilthoven.

Foto omslag:

Gemeente Den Haag.

Onderschrift toelichtende kaart:

1. Waarderingskaart (S 9313).

Productie:

RDMZ, Zeist.

