



Den Haag

Retouradres Postbus 12600, 2500 DJ Den Haag

[Geanonimiseerd]

Datum

zie documentenlijst

Onderwerp

verlening van de gevraagde omgevingsvergunning voor ter hoogte van Hellingweg 98

Uw brief van

n.v.t.

Ons kenmerk

201802466/6967240

Contactpersoon

[Geanonimiseerd]

Telefoonnummer

[Geanonimiseerd]

E-mailadres

[Geanonimiseerd]

Aantal bijlagen

diverse

Geachte heer [Geanonimiseerd],

Op 7 februari 2018 hebben wij uw aanvraag om omgevingsvergunning ontvangen voor het wijzigen van de bestemming ten behoeve van een drijvend clubhuis met bijeenkomstruimte ter hoogte van Hellingweg 98.

Uw aanvraag omvat de activiteit 'Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening' waarop de uitgebreide voorbereidingsprocedure van toepassing is.

Tijdens de behandeling van uw aanvraag hebben wij vastgesteld, dat op basis van de beoordeling en de ingewonnen adviezen de omgevingsvergunning voor voornoemde activiteit kan worden verleend.

Het ontwerpbesluit met de daarbij behorende bescheiden heeft met ingang van 20 september 2018 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen. Van de gelegenheid om tijdens de terinzagelegging van het ontwerpbesluit zienswijze in te dienen is geen gebruik gemaakt.

Voor de motivering van onze beslissing verwijzen wij naar de bij deze beschikking behorende bijlage. Hierin zijn voor de activiteit de beoordeling en de advisering opgenomen. Deze bijlage moet hier als herhaald en ingelast worden beschouwd.

Besluit:

Gelet op het bepaalde in artikel 2.12, lid 1, onder a sub 3°, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht besluiten wij de gevraagde omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1, lid 1 onder c, van deze wet te verlenen met de daarbij behorende in de documentenlijst genoemde documenten.

[Geanonimiseerd]

Deze omgevingsvergunning treedt op grond van artikel 6.1, lid 2, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht in werking op de dag na de termijn voor het indienen van een beroepschrift, tenzij gedurende deze termijn, met betrekking tot deze vergunning, bij de bevoegde rechter een verzoek om voorlopige voorziening wordt gedaan. In dat geval wordt de werking van dit besluit opgeschort, totdat op het verzoek is beslist.

Wij wijzen u erop, dat deze vergunning aan u wordt verleend behoudens rechten van derden en dat door het verlenen van deze vergunning niet wordt vooruitgelopen op enige andere door de gemeente krachtens de wet of een gemeentelijke verordening, dan wel krachtens eigendomsrecht van de gemeente met betrekking tot de onderhavige aanvraag eventueel te nemen beslissing.

Tot slot maken wij u er op attent, dat u op eigen risico handelt als u gebruik maakt van de verleende vergunning voordat deze onherroepelijk is.

Belanghebbenden kunnen tegen dit besluit binnen zes weken na bekendmaking daarvan een beroepschrift indienen bij de Rechtbank te Den Haag, Postbus 20302, 2500 EH Den Haag. U kunt ook via Internet een beroepschrift indienen. Dat kan alleen via een gebruikersnaam en wachtwoord.

Het beroepschrift dient tenminste te bevatten:

- a. naam en adres van de belanghebbende;*
- b. datum en handtekening;*
- c. een nauwkeurige omschrijving van het besluit waartegen het beroepschrift zich richt (bij voorkeur het kenmerk of een briefnummer);*
- d. de gronden van beroep;*
- e. indien het beroepschrift niet door de belanghebbende zelf wordt ingediend maar namens deze: een volmacht.*

Indien u schriftelijk beroep instelt, wordt u verzocht om een kopie van het besluit waartegen het beroep is gericht mee te zenden.

De indiener van het beroepschrift kan, als onverwijlde spoed dat - gelet op de betrokken belangen - vereist, eveneens een voorlopige voorziening (bijvoorbeeld een schorsing van het besluit) vragen bij de Voorzieningenrechter van de Arrondissementsrechtbank 's-Gravenhage, Postbus 20302, 2500 EH Den Haag.

Bijlage 1 (beoordeling activiteit)

Beoordeling activiteit 'Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening'

Voor zover van toepassing is deze activiteit getoetst aan het bestemmingsplan 'Scheveningen - Haven', waarin ter plaatse van uw initiatief de bestemming 'Water', de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering' en de gebiedsaanduiding 'geluidzone - industrie' zijn opgenomen.

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor water ten behoeve van de waterhuishouding en verkeer te water en ligplaatsen met de daarbij behorende voorzieningen, één en ander met de daarbij behorende bouwwerken, geen gebouw zijnde, oevers en overige voorzieningen.

Het realiseren van een drijvend clubhuis past hier niet binnen. De aanvraag is daarom in strijd met artikel 32.1 van het bestemmingsplan. Op deze gronden mogen ingevolge artikel 32.2.2 van het bestemmingsplan met uitzondering van het bepaalde in artikel 44 van het bestemmingsplan, uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd. Op grond van het bestemmingsplan is het niet mogelijk hiervan af te wijken.

De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor het behoud, herstel en verbetering van de waterhuishouding door middel van dijken, kades en dijksloten, één en ander met de daarbij behorende bouwwerken, geen gebouw zijnde, wegen, groen, water en overige voorzieningen. Voor het bouwen ter plaatse van deze dubbelbestemming geldt, dat ten dienste hiervan uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde zijn toegestaan en ten behoeve van de andere daar voorkomende bestemmingen in afwijking van het bepaalde in de bouwregels van de samenvallende bestemmingen, geen bouwwerken, waarvoor grondroering is vereist, zijn toegestaan.

De aanvraag is daarom ook in strijd met artikel 42.1 van het bestemmingsplan. Op grond van lid 3 van dit artikel is het mogelijk hiervan af te wijken onder de voorwaarde dat het bouwen van gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde geen afbreuk doet aan het behoud en de bescherming van de waterstaatkundige belangen, hieromtrent een watervergunning is verleend, dan wel hiertoe vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de waterbeheerder en de bij de onderliggende bestemming(en) gegeven regels in acht worden genomen.

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(n) van de regels van het bestemmingsplan, ten behoeve van het parkeren of stallen van personenauto's, fietsen en bromfietsen alsook voor het laden of lossen van goederen, ruimte zijn aangebracht in, op of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort. In de aanvraag zijn geen parkeerplaatsen opgenomen. De aanvraag is daarom ook in strijd met artikel 45.2 van het bestemmingsplan. Op grond van artikel 47.2, lid d, van het bestemmingsplan is afwijking hiervan mogelijk.

Gezien het vorenstaande is het op grond van het bestemmingsplan slechts ten dele mogelijk om af te wijken. Afwijken is evenmin mogelijk via de kruimelregeling zoals opgenomen in artikel 4 van bijlage II van het Besluit omgevingsrecht.

Dit betekent, dat de gevraagde omgevingsvergunning niet kan worden verleend, tenzij met toepassing van de procedure ex. artikel 2.12, lid 1 onder a sub 3°, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht wordt afgeweken van de betreffende planregel(s). Wij zijn bereid de afwijkingen van het bestemmingsplan toe te staan en verwijzen voor de motivering hiervan naar de ruimtelijke onderbouwing die is opgenomen in bijlage 2 van dit besluit.

Een specifieke verklaring van geen bedenkingen van de raad is voor dit besluit niet vereist. Verwezen wordt naar het raadsbesluit van 26 november 2015 (rv 140 RIS 288041).

Ingewonnen advies

Het Hoogheemraadschap van Delfland heeft op 20 maart 2018 geadviseerd over de aanvraag. Het advies luidt als volgt:

“Op basis van de door u ingediende informatie kunnen wij aangeven dat de werken niet watervergunningplichtig zijn. De werken zijn niet vergunningplichtig omdat het betreffende water niet onder bevoegdheid van Delfland valt en de aansluitingen op de kademuur in overeenstemming zijn met de functie. Verder verwacht Delfland geen problemen met doorstroming vanuit de spuisluis.”

Rijkswaterstaat heeft op 17 april 2018 geadviseerd over de aanvraag. Het advies luidt als volgt:

“In de haven van Scheveningen is RWS alleen bevoegd gezag voor de waterkwaliteit en waterkwantiteit’. In het geval het clubhuis op de riolering is aangesloten, is er geen vergunning van ons (red. RWS) nodig. Mocht dit niet zo zijn en het afvalwater wordt geloosd in de haven, is er sprake van een vergunningplicht. Voor het laten drijven van het clubhuis in de haven is geen vergunning van RWS nodig.”

Eindoordeel activiteit ‘Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening’

Op basis van de beoordeling van de activiteit bestaat er geen bezwaar tegen het met toepassing van artikel 2.12, lid 1 onder a sub 3°, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht verlenen van de omgevingsvergunning voor de activiteit ‘Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening’.

Nadere aanwijzingen

Omgevingsvergunning voor het bouwen

Om de beoogde activiteiten te kunnen verrichten wijzen wij u in ieder geval op de vergunningsplicht op grond van artikel 2.1, lid 1 onder a, Wabo. Voor informatie hieromtrent kunt u desgewenst contact opnemen met de Dienst Stedelijke Ontwikkeling, afdeling Vergunningen en Toezicht, via telefoonnummer 14 070 of onze website raadplegen:

<http://www.denhaag.nl/home/bewoners/loket/vergunningen/to/Omgevingsvergunning.htm>

Watervergunning of -melding

Om de beoogde activiteiten te kunnen verrichten wijzen wij u in ieder geval op de eventuele vergunning- of meldingsplicht op grond van de Waterwet. In de Algemene Regels behorende bij de Keur Delfland zijn vrijstellingen van de watervergunningplicht benoemd voor bepaalde activiteiten. Vaak moet wel nog een melding worden gedaan. Voor nadere informatie hieromtrent kunt u contact opnemen met het Hoogheemraadschap van Delfland, Gemeenlandshuis Delft, Phoenixstraat 32, 2611 AL Delft, telefoonnummer (015) 260 81 08, loket@hhdelfland.nl

Bijlage 2 (ruimtelijke onderbouwing)

1 Inleiding

1.1 Inleiding en beschrijving van het project

Op 31 januari 2018 heeft [Geanonimiseerd], een omgevingsaanvraag ingediend voor het realiseren van een drijvend clubhuis in de Tweede haven van Scheveningen. Dit clubhuis zal bestaan uit een grotendeels onder water gelegen kelderruimte, een op steigerhoogte gelegen 'begane grond' met daarboven een dakterras en een bescheiden regatta-office.

De locatie waar het drijvende clubhuis wordt gerealiseerd is thans bij [Geanonimiseerd], in gebruik als aanlegsteiger voor zeiljachten en schepen van leden van de vereniging.

Het clubhuis zal functioneren als ontvangst- en verenigingsruimte voor leden en jeugdleden, voor gasten en bezoekers van de jachthaven, voor deelnemers aan zeezeil-, vis- en roeiwedstrijden, voor cursisten van de jeugdzeilschool [Geanonimiseerd], en voor maatschappelijke organisaties als [Geanonimiseerd], die gebruik zullen maken van de clubruimte en het vergaderzaaltje in het regatta-office en het boven de clubruimte gelegen terras.

In de omgevingsaanvraag is het volgende programma (in bruto vloer oppervlak) opgenomen:

- Kelder: ca. 309 m² (sanitaire voorzieningen, opslagruimte voor keuken, bar, en [Geanonimiseerd],)
- Begane grond: 245 m² (entree, clubruimte, bar, kleine keuken)
- 1e verdieping: ca. 74 m² (regatta-office/vergader ruimte, terras)

De clubruimte zal een bar en een kleine keuken bevatten van waaruit aan gasten en leden van [Geanonimiseerd], een eenvoudige dagschotel geserveerd kan worden. In de onmiddellijke omgeving van het drijvende clubhuis bevindt zich een keur aan restaurants en horeca gelegenheden, waarmee de vereniging niet wil concurreren.

Het drijvende clubhuis wordt buitenmaats 24,5 meter lang en 12,6 meter breed. Het heeft een hoogte van 5 meter boven het wateroppervlak (vloer regatta-office en terras). De dakrand van het regatta-office heeft een hoogte van 9 meter boven het wateroppervlak. De kelder heeft een diepte van ca. 2,4 meter onder het wateroppervlak en heeft een vrije hoogte van ca. 2,20-2,30 meter en de clubruimte (BG) een vrije hoogte van ca. 3,5 meter. De vrije hoogte in het regatta-office bedraagt ca. 2,7 meter.

1.2 Ligging plangebied

Het projectgebied is gelegen in de Tweede Haven, tussen de Dr. Lelykade en de Hellingweg (tegenover het havenkantoor van [Geanonimiseerd], aan de Hellingweg nummer 98).

Het projectgebied van het plan wordt begrensd door het havenwater van de Tweede Haven dat op haar beurt omsloten wordt door:

- De Dr. Lelykade aan de oostzijde;
- De Hellingweg aan de westzijde;
- De Kranenburgweg aan de zuidzijde;

Aan de Dr. Lelykade bevinden zich restaurants, aan de Hellingweg bevinden zich twee appartementengebouwen, enkele MKB-bedrijven, een shortstay-hotel en het Hellingbedrijf. Aan de Kranenburgweg bevinden zich enkele kantoorpanden.

1.3 Strijdigheid met het bestemmingsplan

Het projectgebied maakt onderdeel uit van het bestemmingsplan 'Scheveningen - Haven'. Dit bestemmingsplan is op 28 november 2013 door de Raad gewijzigd vastgesteld en (na een Raad van State procedure) in aangepaste vorm op 15 juli 2015 onherroepelijk geworden.

Het projectgebied is binnen dit bestemmingsplan voorzien van de bestemmingen:

- Enkelbestemming 'Water';
- Dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering';
- De gebiedsaanduiding 'geluidzone – industrie'

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor water ten behoeve van de waterhuishouding en verkeer te water, ligplaatsen met de daarbij behorende voorzieningen, één en ander met de daarbij behorende bouwwerken, geen gebouw zijnde, oevers en overige voorzieningen.

Binnen deze bestemming is het bouwen van gebouwen niet toegestaan. Hoewel het drijvend clubhuis niet op de grond rust, is het in ieder geval middels de aanlegsteiger indirect met de grond verbonden en met (steiger)palen direct met de grond verbonden. Het drijvend clubhuis voldoet daarmee aan de definitie die de wet stelt aan een gebouw in de zin van de Woningwet. Het bestemmingsplan biedt, gezien de gedefinieerde bestemming, geen toereikende afwijkmogelijkheid voor deze strijdigheid. De zgn. 'kruimelregeling' is evenmin toepasbaar, waardoor de uitgebreide voorbereidingsprocedure moet worden doorlopen.

De afweging voor deze afwijking volgt in de onderstaande paragrafen. Hierin wordt het voorgenomen gebruik eerst afgezet tegen het relevante, geldende beleidskader. Daarna wordt de strijdigheid met het bestemmingsplan afgewogen.

2. Beleidskader

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (verder: SVIR) vervangt o.a. de Nota Ruimte. "Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig", dat is de subtitel van deze Structuurvisie. En dat is ook waar het Rijk naar streeft op de middellange termijn (2028). Om deze ambities te verwezenlijken formuleert het Rijk drie hoofddoelen:

1. vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
2. verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
3. waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Voor deze drie doelen worden dertien onderwerpen van nationaal belang benoemd. Hiermee geeft het Rijk aan waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. Buiten deze belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Het plan is niet in strijd met de doelstellingen die het rijk heeft verwoord in de SVIR.

2.1.2 Barro (2011)

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden (Stb. 2011, 391). Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) stelt regels over de dertien aangewezen nationale belangen zoals genoemd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Dit bestemmingsplan raakt geen rijksbelangen zoals deze genoemd zijn in het Barro.

2.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is de 'Ladder voor duurzame verstedelijking' geïntroduceerd. Deze ladder is ingericht voor een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen, zodat de ruimte in stedelijke gebieden optimaal wordt benut. De ladder is per 1 oktober 2012 verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6, tweede lid Bro).

De ladder is van toepassing op nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Hieronder wordt de ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein, zeehaventerrein, kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen verstaan.

De voorgenomen ontwikkeling wordt niet aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling. De Ladder voor duurzame verstedelijking is op dit plan dan ook niet van toepassing.

2.1.4 Nationaal waterplan

Op 22 december 2015 heeft het kabinet het Nationaal Waterplan 2016 - 2021 vastgesteld. Het plan bevat de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid en de daartoe behorende aspecten van het nationale ruimtelijke beleid, waaronder waterveiligheid en overstromingsrisicobeheerplannen. Het Nationaal Waterplan verankert het nieuwe beleid voor de komende zes jaar met een vooruitblik richting 2050. In het Nationaal Waterplan staan vijf ambities centraal:

1. Nederland moet de veiligste delta in de wereld blijven. Deze ambitie wordt vooral ingevuld door onze veiligheidsnormen tegen overstroming te vernieuwen;
2. Een grotere inzet op verbetering van de waterkwaliteit (meststoffen, bestrijdingsmiddelen, medicijnresten, microplastics), zodat de Nederlandse wateren schoon en gezond zijn en er genoeg zoetwater is;
3. Nederland klimaatbestendig en waterrobuust inrichten, bijvoorbeeld met verdiepte pleinen in steden die bij veel regenval volstromen met water;
4. Nederland is en blijft een gidsland voor watermanagement en –innovaties. Dat is gunstig voor onze economie en ons verdienvermogen;
5. Nederlanders leven waterbewust. Schoon, veilig en voldoende water zijn niet vanzelfsprekend.

Deze ambities moeten gezamenlijk ingevuld worden door iedereen die werkt aan de ruimtelijke inrichting van Nederland: alle overheden, bedrijven, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. De voorgenomen ontwikkeling is niet in strijd met de doelstellingen die het rijk heeft verwoord in het Nationaal Waterplan.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Visie Ruimte en Mobiliteit 2014

De provincie stuurt op (boven)regionaal niveau op de inrichting van de ruimte in Zuid Holland. De Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM), vastgesteld op 9 juli 2014 en in werking getreden per 1 augustus 2014, geeft op hoofdlijnen sturing aan de ruimtelijke ordening en maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer.

De provincie stuurt op (boven)regionaal niveau op de inrichting van de ruimte in Zuid-Holland. De VRM geeft op hoofdlijnen sturing aan de ruimtelijke ordening en maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer. Hoofddoel van de VRM is het scheppen van voorwaarden voor een economisch krachtige regio. Dat betekent: ruimte bieden om te ondernemen, het mobiliteitsnetwerk op orde en zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving. De VRM bevat een nieuwe sturingsfilosofie. De kern daarvan is:

- Ruimte bieden aan ontwikkelingen;
- Aansluiten bij de maatschappelijke vraag naar woningen, bedrijfsterreinen, kantoren, winkels en mobiliteit;
- Allianties aangaan met maatschappelijke partners.
- Minder toetsen op regels en meer sturen op doelen.

In de VRM zijn vier thema's te onderscheiden, te weten:

- Beter benutten en opwaarderen, welke in gaat op de groei van de bevolking en de daarbij komende woningbehoefte;
- Versterken stedelijk gebied;
- Versterken ruimtelijke kwaliteit;
- Bevorderen van een water- en energie-efficiënte samenleving.

De voorgenomen ontwikkeling is in overeenstemming met het provinciale beleid zoals verwoord in de Provinciale Structuurvisie.

2.3 Regionaal beleid

2.3.1 Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020

Op 16 april 2008 heeft het algemene bestuur van het Stadsgewest Haaglanden het Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020 vastgesteld. Het RSP is een integraal plan voor de ruimtelijke ontwikkeling van Haaglanden en het kader voor het regionale beleid op het gebied van milieu, groen, mobiliteit, wonen en economie en voor lokale plannen, zoals bestemmingsplannen. Het RSP kijkt naar 2020 (en soms 2030) en omvat de grote lijnen voor de ambities en ontwikkelingen op verschillende terreinen.

De voorgenomen ontwikkeling valt binnen de ambities en sluit aan bij de intenties verwoord in het RSP.

2.4 Gemeentelijk beleid

2.4.1 Structuurvisie Den Haag 2020 (2005)

Het ruimtelijk beleid van de gemeente Den Haag is op hoofdlijnen vastgelegd in de Structuurvisie gemeente Den Haag. De Structuurvisie 'Wereld stad aan zee' beschrijft het gewenste toekomstbeeld en de ruimtelijke veranderingen die de komende vijftien jaar nodig zijn om dat te bereiken. De kern van de visie is Den Haag als wereldstad aan zee. Een stad met vier grote troeven: het is een multiculturele stad, een internationale stad, een stad aan zee en het is de monumentale residentie.

Keuzes in de structuurvisie krijgen effect als ze ver doorwerken in het gemeentelijk beleid. De structuurvisie is richtinggevend voor nieuwe beleidsplannen en kader stellend voor ruimtelijke uitwerkingen. De structuurvisie werkt op drie punten rechtstreeks door:

- Langs doorgaande wegen en groen zal bij herstructurering in principe worden uitgegaan van een bouwhoogte van minimaal vijf lagen.
- In alle ontwikkelingsgebieden is op daarvoor geschikte plekken hoogbouw toegestaan.
- Voor de openbare ruimte in de ontwikkelingsgebieden Scheveningen en Kijkduin geldt als kwaliteitsstandaard de 'Hofstadkwaliteit' (hoogste niveau). Voor de openbare ruimte in het ontwikkelingsgebied Kijkduin-Westbroekpark en nader te bepalen delen van andere ontwikkelingsgebieden wordt gewerkt met 'maatwerkkwaliteit'.

In de structuurvisie is het plangebied aangeduid als 'De internationale kustzone.' Den Haag heeft een unieke ligging aan zee. Geen andere stad in Nederland heeft een dergelijke troefkaart. Met de vermaarde badplaats Scheveningen, een haven direct aan zee, aantrekkelijke woonmilieus en belangrijke internationale instellingen voor recht en vrede. De Internationale kustzone biedt voor de Randstad als Europese metropool bij uitstek kansen om onze (inter)nationale positie te verstevigen en uit te bouwen. Aan de kust kan Den Haag zijn ambities van Wêreldstad aan Zee vorm en inhoud geven.

Scheveningen wordt het drukke, bruisende tweede centrum aan het strand, dat vier seizoenen per jaar aantrekkelijk is voor Hagenaars en toeristen, met Bad en Haven als zwaartepunten en Dorp als kleinschaliger en rustiger cultuurhistorisch gebied daartussen. Voor een goed functionerend geheel is verbetering van de onderlinge bereikbaarheid een voorwaarde.

Scheveningen-Haven ontwikkelt zich tot een authentiek stedelijk centrum met een mix van horeca, leisure en wonen voor de stad, de Haagse regio en de internationale bezoekers van Den Haag. De haven als jachthaven en watersportcentrum wordt verder uitgebouwd. Nieuwe appartementen aan het water van de haven of met zicht op zee zorgen ervoor dat de levendigheid van het gebied niet teveel van bezoekers afhankelijk wordt. Ook hier wordt gemikt op kwalitatief hoogwaardige woonvormen die concurrerend zijn met andere grote steden.

Voor de 'internationale kustzone' is het programma op hoofdlijnen als volgt:

- Wonen: 4.100 woningen door een mix van hoogbouw in een bijzondere, hoogwaardige kwaliteit.
- Werken: horeca, detailhandel, visserij.
- Voorzieningen: internationale cultuur, toeristische attracties, detailhandel, nachtleven, leisure, strand- en zeesport, voorzieningen voor jongeren (muziek).
- Infrastructuur: lijn 11 naar haven, lijn 1, Noordwestelijke hoofdroute, Lozerlaan, fietsverbindingen, mogelijk brug bij de haven, parkeervoorzieningen.
- Ruimtelijke kwaliteit: authentiek stedelijk centrum in Haven, stedelijke-recreatieve openbare ruimte qua sfeer en uitstraling passend bij de deelgebieden Haven en Bad, bijzondere internationale culturele voorziening gekoppeld aan een architectonisch 'icoon'.

[Geanonimiseerd], ziet haar drijvend clubhuis als middelpunt (als kloppend hart) van een bruisende, brede watersportvereniging in een levendige en vooraanstaande zee(zeil)haven, die in één adem genoemd wordt met Cowes, Brest en Kiel. Het clubhuis en haar regatta-office dragen bij aan het imago van Scheveningen als vooraanstaande zeezeilhaven met internationale allure.

Het voorliggend initiatief sluit aan bij de doelstellingen van de Internationale kustzone in de Structuurvisie 2020 en de door Den Haag nagestreefde internationale profilering.

2.4.2 Masterplan Scheveningen Kust (2010)

In het Masterplan Scheveningen Kust (gemeente Den Haag, 2010) zijn de gestelde uitgangspunten, ambities en programma vanuit de Nota van Uitgangspunten één op één opgenomen. Het Masterplan betreft de ontwikkeling van Scheveningen Haven, Scheveningen-Bad, -Dorp en de versterking van de onderlinge relaties tussen deze gebieden. Voor dit Masterplan is tevens een plan-m.e.r. doorlopen. Scheveningen Bad en Scheveningen Haven moeten vier seizoenen per jaar aantrekkelijk zijn voor Hagenaars en toeristen.

De ontwikkeling van het drijvende clubhuis past binnen deze doelstelling.

2.4.3 Agenda Ruimte voor de Stad

Op 9 september 2016 is door de gemeente Den Haag de 'Agenda Ruimte voor de Stad' vastgesteld. In deze agenda gaat het erom dat burgers en bedrijven steeds hogere (kwaliteits-) eisen stellen aan de kwaliteit van leven en de leefomgeving samen met duurzaamheid en technologische veranderingen.

De Agenda gaat in op de ruimtelijke gevolgen van deze veranderingen. De Agenda brengt de volgende punten in kaart:

- Het brengt trends, kwesties en toekomstperspectieven wat betreft de ontwikkeling van de stad in beeld;
- Het vormt de basis voor beleidsvernieuwing in ruimtelijke beleidsvelden en geeft de ruimtelijke kaders voor sectorale beleidsvelden;
- Het is een onderlegger voor een omgevingsvisie die het college in het kader van de nieuwe omgevingswet zal opstellen;
- Het vormt de onderlegger voor het ontwikkelen en beoordelen van nieuwe ruimtelijke plannen;
- Het geeft uiting aan hoe de gemeente met de stad samen aan de ruimtelijke ontwikkeling van Den Haag wil werken.

Dit wordt gedaan aan de hand van de volgende uitgangspunten:

- Veranderend regionaal speelveld;
- Samen de stad maken;
- Samenhang met andere agenda's en beleidstrajecten;
- Adaptieve agenda.

De voorliggende locatie valt onder het deelgebied 'Stedelijke Kust'. Speerpunten van dit deelgebied zijn:

- toeristische hotspot;
- havenontwikkeling; en
- internationale zone.

Er wordt in de Agenda onder meer gesproken over het ontwikkelen van de Ontwikkeling van de Scheveningse haven. De haven is een beeldbepalende economische motor voor Den Haag. Onderzocht zou moeten worden:

- De waterentree van Den Haag: het creëren van een vaarverbinding tussen zee en grachten t.b.v. waterrecreatie en vervoer over water.
- Onderzoek ruimte voor een nieuwe aankomsthaven (voor cruiseschepen);
- De ontwikkeling van Innoport: een innovatief cluster rondom de derde haven dat moet leiden tot meer innovatieve maritieme bedrijvigheid: offshore support, onderhoud windmolenparken en kansen voor zeewierteelt;
- Vergroten opleidingsmogelijkheden met een maritiem profiel;
- De mogelijkheid om de opgaven waterveiligheid(zeewering) te combineren met economische ruimtelijke kansen;
- De verdere ontwikkeling van het Norfolkterrein, waar wonen en bedrijvigheid samengaan;
- Het versterken van een eigen profiel van Scheveningen Haven als viscentrum: een viscluster met een duurzame concurrentiepositie: gezondheid en vis als beleving;
- Het versterken van de surferscultuur;
- Het bieden van en thuisbasis voor het Nationaal Topsport Centrum 'NTC Zeilen';

Het onderhavige bouwplan past binnen de kaders van de Agenda Ruimte voor de Stad.

2.5 Conclusie beleid

Met voorgenomen ontwikkeling (de bouw van een drijvend clubhuis in de Tweede Haven) worden geen rijks- en provinciale belangen zoals benoemd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en de Visie Ruimte en Mobiliteit geschaad.

De voorgenomen ontwikkeling is congruent en in lijn met doelstellingen in het gemeentelijk beleid van Den Haag. Het voorgenomen initiatief past daarom binnen het vigerende rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid.

3. RUIMTELIJKE INPASSING

3.1 Beoordeling strijdigheid

Zoals uit de voorgaande paragrafen is gebleken, is het aangevraagde gebruik in strijd met het vigerende bestemmingsplan, maar past het initiatief wel binnen de beleidsdoelstellingen van de verschillende schaalniveaus.

Om tot een beoordeling te komen of het gevraagde bouwplan daadwerkelijk mogelijk is, moet de inpassing van de functie op deze locatie beoordeeld worden.

3.1.1 Het gebruik.

Scheveningen Haven is een aantrekkelijke haven voor watersport en is de facto Nederlands meest bekende internationale hotspot voor zeezeilwedstrijden en zeezeilers (toer- en wedstrijdzeilers) met ambitie. Jaarlijks bezoeken meer dan 5.000 binnen- en buitenlandse jachten de Scheveningse jachthaven. De havenmeesters registreren daarbij meer dan 8.000 overnachtingen (gemiddeld 32.000 bezoekers). De bezoekers maken gebruik van het havenkantoor, de douche- en toiletruimten en de wasmachines en droogautomaten van de jachtclub. Met het nieuw te bouwen clubhuis wordt daar een hoogwaardige ontvangst- en ontspanningsruimte voor leden en bezoekers aan toegevoegd.

Vanuit Scheveningen worden jaarlijks circa 60 wedstrijden georganiseerd, waarbij meer dan 3.500 wedstrijdstarts worden geregistreerd. Deze, deels internationale, wedstrijden worden in de toekomst geleid vanuit een regatta-office in het clubhuis, die deelnemers en de wedstrijdleiding ook op andere vlakken faciliteert. Goede dichtbij elkaar gelegen voorzieningen zijn belangrijk voor een soepel verloop en een effectieve organisatie van deze zeilevenementen. [Geanonimiseerd], legt haar clubhuis en regatta-office neer in het hart van de jachthaven, in het epicentrum van de verenigingsactiviteiten: de Tweede Haven.

Voor de logistiek en de beleving van deelnemers, bezoekers, gasten, toeristen en dagjesmensen is dit de best denkbare en meest zichtbare locatie. Het drijvend clubhuis versterkt de aantrekkingskracht en levendigheid in de Tweede Haven en levert een positieve economische impuls aan de omliggende horeca en maritieme bedrijvigheid. Het initiatief past in het vigerende watersportbeleid en draagt bij aan de toeristische versterking van het havengebied.

3.1.2 De massa

De locatie van de nieuwbouw is strategisch gelegen in het midden van de huidige jachthaven, tegenover de gang-way en de hoofdtoegang aan de Hellingweg. Vanaf deze hoofdtoegang loopt vanaf de westzijde naar de oostzijde de centrale verbindingsteiger, die een verbinding vormt met de hoofdsteigers, die parallel lopen met de overheersende zichtlijnen van de Tweede Haven.

Het rechthoekige clubhuis krijgt een Noord-Zuid oriëntatie en ligt tussen de zeiljachten in de A/B hoofdsteiger. Het is daarmee visueel congruent met de bestaande zichtlijnen in de Tweede Haven. De onderbouw en opbouw zijn zodanig qua kleurstelling, transparantie en massa dat deze opgaan in het decor van zeil- en motorjachten, masten, vis- en roeiboten.

Het dakterras biedt zicht op de omliggende schepen en de Tweede Haven. Het clubhuis ligt gepositioneerd ten noordwesten van de horeca-terrassen aan de Dr. Lelykade. Vanwege het drijvend karakter van het object zal de hoogte ten opzichte van het maaiveld meebewegen met eb en vloed. Hiermee wordt het dynamische karakter van het object en de daarin gevestigde vereniging onderstreept.

De activiteiten in en rond het clubhuis genereren een aanschouwelijke belevingswaarde voor de bezoekers aan de Tweede Haven en de aan de Dr. Lelykade gevestigde restaurants. Daarnaast ontstaat er een welkome impuls voor activiteiten op de kade aan de Hellingweg, vanwaar de toegang tot het clubhuis bereikt gaat worden.

Het object zal net als de steigers en jachten op het water tussen twee (of vier) steigerpalen meebewegen met eb en vloed. De afwateringsfunctie van de Tweede Haven vanuit de spuisluisen richting de Pijp zal door de afstand en ligging ten opzichte van de spuisluisen niet beïnvloed worden. Datzelfde geldt voor het instromende water (bij vloed) vanuit de Pijp.

Ruimtelijk is het wenselijk om het clubhuis zodanig te positioneren, dat de bestaande zichtlijnen van de Tweede Haven niet worden doorbroken. Met de noordoost-zuidwest oriëntatie -parallel aan de kades - is daarin voorzien. Het dakterras en het bovengelegen regatta-office krijgen een transparant en open karakter. Daarmee wordt voldaan aan de stedenbouwkundige wensen over de inrichting van de Tweede Haven en de omliggende bebouwing.

Het dakterras van de nieuwbouw zal grotendeels worden voorzien van een natuurlijk ogende vloer of vlonders, passend bij de nautisch/maritieme functie van het object. Het regatta-office zal vanwege de nagestreefde klimaatneutraliteit van het object zo mogelijk worden voorzien van een aantal zonnepanelen. Onderzocht wordt nog of deze in het kader van een Energie-Sponsoring Project ook elders kunnen worden geplaatst op hoger gelegen en aan het zicht onttrokken daken.

Stedenbouwkundig is de bouw van een drijvend clubhuis een interessante ontwikkeling, die Scheveningen Haven een dynamische impuls en een positieve boost geeft. Met een goed aanvullend programma wordt duidelijk aangesloten bij de ambities die gemeente Den Haag heeft met dit gebied.

3.2 Beoordeling aanverwante ruimtelijke aspecten

3.2.1 Verkeer en parkeren

Verkeer

Zoals in de 'Haagse Nota Mobiliteit' wordt aangegeven, heeft een aantal beleidskeuzes direct betrekking op het stimuleren van alternatieven voor vervoer per auto. Met name de keuzes 'vaker kiezen voor openbaar vervoer' en 'meer en vaker op de fiets'. Het voorliggende plan voor het clubhuis draagt niet noemenswaardig bij aan een toename van het aantal (auto) verkeersbewegingen binnen de wijk ten opzichte van wat op basis van het bestemmingsplan reeds mogelijk is.

Parkeren

In december 2009 is het 'Parkeerkader Den Haag 2010-2020' vastgesteld. Hierin wordt het huidige parkeerbeleid toegelicht en staat hoe de gemeente omgaat met parkeerproblemen en parkeervraagstukken. Eén van de maatregelen om de parkeerdruk te verminderen is het toepassen van een parkeernorm. Parkeernormen gelden voor nieuw- en verbouwplannen waarvoor een omgevingsvergunning verplicht is.

De Nota Parkeernormen is op 11 november 2011 vastgesteld. Begin 2016 is de nota aangepast en gewijzigd. Het parkeerbeleid gaat uit van de parkeerbehoefte. De parkeerbehoefte geeft aan welke parkeercapaciteit er in theorie beschikbaar moet zijn op eigen terrein (of in de nabije omgeving van het bouwplan). Voor dit bouwplan gaat het om zeventien parkeerplaatsen.

Het initiatief voorziet in een clubhuis dat naar verwachting geen of slechts in beperkte mate additioneel verkeer zal aantrekken. De parkeerbehoefte zal (behoudens grotere zeilevenementen) geen grote aanvullende parkeerbehoefte met zich meebrengen. Op basis van de ervaringen met de North Sea Regatta en de Volvo Ocean Stop-over vallen de pieken in het bezoek aan het clubhuis niet samen met de pieken van het strandbezoek. Er wordt geen nieuwe horeca-functie gerealiseerd. Er is sprake van de verplaatsing van een bestaande verenigingsvoorziening vanuit de oude clubhuizen Spuigat en At Sea, naar de nieuwe locatie.

Voor het bezoek van het clubhuis wordt daarom géén parkeereis gesteld. De (verplaatste) horeca-voorziening (van At Sea en Spuigat naar de Tweede Haven) zal behoudens de bezoekers en leden van de vereniging niet noemenswaardig nieuw bezoek trekken. Het aantal vrijwilligers voor het clubhuis zal hoofdzakelijk bestaan uit een flexibele poule van medewerkers die al naar gelang de drukte en behoefte aan medewerkers oproepbaar en inzetbaar is. Daarbij zal vooral gebruik worden gemaakt van vrijwilligers uit de nabije omgeving in verband met korte reistijden per openbaar vervoer en met de fiets.

Er is gekeken of de parkeerbehoefte op eigen terrein of in de openbare ruimte opgelost kan worden. Door de ligging van het clubhuis in het water kan niet worden verwacht dat [Geanonimiseerd], in de haven zelf de parkeereis oplost. [Geanonimiseerd], heeft in de nabije omgeving van de Hellingweg geen alternatieven om dit aantal parkeerplaatsen te realiseren. Daarbij is de parkeerdruk in het gebied op dit moment te hoog om op deze gronden een vrijstelling van de parkeereis te verlenen, mede als gevolg van het raadsbesluit om geen betaald parkeren op landhoofd C in te voeren per 30 november 2017. Verder zijn in de openbare ruimte geen mogelijkheden om de parkeercapaciteit uit te breiden. Ook kan worden geconstateerd dat

het clubhuis primair als onderkomen van leden van [Geanonimiseerd], dient. Deze leden zijn meestal al aanwezig in het gebied wanneer ze het clubhuis bezoeken. Ten slotte is geconstateerd dat in de nabije omgeving geen gebouwde parkeervoorzieningen beschikbaar zijn met voldoende restcapaciteit waarmee [Geanonimiseerd], een overeenkomst kan afsluiten.

Op basis van het parkeerbeleid is er buiten het instellen van een parkeerregeling op de gehele Hellingweg, geen mogelijkheid om het parkeren op korte termijn op te lossen. Wij zijn echter van oordeel dat het belang van de realisatie van het bouwplan zwaarder weegt dan het geheel of gedeeltelijk voldoen aan de parkeereis. Het college heeft op 18 december 2018 (RIS301427) de Raad geïnformeerd over verlenen van vrijstelling van de parkeereis.

Het aspect verkeer – parkeren vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

3.2.2 Water

Eind 2000 heeft het kabinet het standpunt 'Anders omgaan met water' vastgesteld. Het op een andere manier omgaan met water én ruimte is nodig om in de toekomst bescherming te kunnen bieden tegen overstromingen en wateroverlast. In het Besluit ruimtelijke ordening is bepaald dat bij een ruimtelijk plan een zogenaamde 'watertoets' verplicht is. Doel van de watertoets is dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij het opstellen van deze plannen en dit moet inzichtelijk worden gemaakt. Vooroverleg over de wateraspecten van het plan tussen de initiatiefnemer en de waterbeheerders is verplicht.

Op grond van het beleid van het Hoogheemraadschap Delfland, Handreiking watertoets voor gemeenten Ruimte voor water in ruimtelijke plannen (7 juli 2016) wordt de watertoets alleen ingezet bij ruimtelijke plannen met een substantiële omvang en een relevant effect op het watersysteem. Omdat in dit geval geen sprake is van uitbreiding van het verhard oppervlak, is er geen sprake van een effect op het watersysteem.

Waterkwaliteit en riolering

Het uitgangspunt voor het rioleringsbeleid vormt de “Leidraad Riolering” en de “Beslisboom aan- en afkoppelen verhard oppervlakten”. Hierbij is het gebruik van voor het oppervlaktewater schadelijke stoffen zoals koper, zink en bitumineuze dakbedekking niet toegestaan. De conclusie is dat het plan geen negatief effect heeft op de waterkwaliteit, omdat wordt voldaan aan de Leidraad Riolering en de Beslisboom.

Vanuit het Hoogheemraadschap van Delfland is het uitgangspunt dat het afvalwater gescheiden van schoon hemelwater wordt afgevoerd. Het te realiseren object en daarbij behorende droogweerafvoer (DWA) wordt (via een flexibele verbinding en pompen) aangesloten op het gemeentelijk rioolstelsel. In de kelderbak wordt voorzien in een beperkte sanitaire voorziening (*). De afvoer hiervan zal door een flexibele verbinding en pompen op het rioolstelsel van de Hellingweg worden aangesloten. Het hemelwaterafvoersysteem (HWA) zal het schone hemelwater naar zee afvoeren.

(*) *De belangrijkste sanitaire voorzieningen voor de jachthaven zijn ondergebracht in het havengebouw aan de Hellingweg 98.*

Waterveiligheid en beheer en onderhoud

De uitgangspunten notitie van 12 januari 2012 van het Hoogheemraadschap Delft vermeldt dat: “De zeewering van Delfland is ter hoogte van de ingang van de haven van Scheveningen (raai 10150-10190) onderbroken. Daarom hebben de grondlichamen rondom de haven de functie van primaire waterkering. Deze grondlichamen worden gezien als dijk, bestaan volledig uit zand en zijn

bedekt met een bekleding of met bebouwing. De zeewering bevat verder ook nog waterkerende kunstwerken.

De lengte van de primaire waterkering rondom de haven bedraagt hier ongeveer 2,7 km.”

Het plangebied van het drijvende clubhuis ligt buiten de kernzone van het beschermde gebied en maakt geen deel uit van de zeewering. De bouw heeft geen invloed op de waterveiligheid, noch op het beheer en onderhoud aan de zeewering.

3.2.3 Geluid

In het bestemmingsplan is ter plaatse van onderhavige locatie de gebiedsaanduiding geluidzone – industrie (Artikelnummer: 46.2) opgenomen. Het clubhuis is geen geluidsgevoelige bestemming en zal qua geluid de onderhavige normatiek niet overstijgen. In het kader van de milieumelding (Activiteitenbesluit Wet milieubeheer) zal beoordeeld worden of de geluidsbelasting vanuit het clubhuis op de omliggende gebouwen (woningen) voldoet aan de daarvoor gestelde normen.

3.2.4 Bodem

Voor de verankering van het drijvend clubhuis zullen twee tot vier palen in de bodem van de haven worden bevestigd (via geluidsarm heien). Er zal geen grond van de bouwlocatie worden afgevoerd en/of worden hergebruikt. Een bodemonderzoek, behoudens een sondering, is niet nodig.

3.2.5 Luchtkwaliteit

Luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor het bouwplan.

3.2.6 Archeologie

Het plangebied ligt in een zone zonder archeologische verwachtingen zo blijkt uit de Archeologische waarden en verwachtingen kaart Den Haag. Dit betekent dat er door de gemeente geen nadere eisen worden gesteld ten aanzien van archeologisch onderzoek. Alleen bij bijzondere onderzoeksvragen zal de gemeente (afdeling archeologie) onderzoek doen. De bouwplannen leiden daarnaast niet tot werkzaamheden, die een bodemverstoring tot gevolg hebben met een oppervlakte groter dan 50 m². Derhalve zijn geen nadere eisen van toepassing vanuit de archeologische monumentenzorg.

3.2.8 Natuur

Het plangebied heeft geen status in het kader van de Wet Natuurbescherming (Natura 2000-gebied (Vogel- of Habitatrichtlijngebieden), beschermd Natuurmonument) en/of Ecologische Hoofdstructuur (EHS/NNN). De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden (‘Meijndel & Berkheide en Westduinpark & Wapendal) liggen op circa 4,5 kilometer ten westen van het plangebied (zie figuur 12). Gezien de locatie van het plangebied en de aard van de ingreep doet het voornemen geen afbreuk aan de instandhoudingsdoelen van het Natura 2000-gebied. De plantoets op grond van artikel 2.7 Wet natuurbescherming leidt er niet toe dat een passende beoordeling en een vergunning op grond van deze wet nodig zijn.

3.2.9 Bezonnning en windhinder

Bezonning

De Haagse bezonningsnorm is enkel van toepassing bij bouwplannen voor hoogbouw en voor verhogingen in een bestaande straat (dakopbouwen of het toevoegen van extra bouwlagen), indien de situatie daartoe aanleiding geeft en sprake is van strijdigheid met het geldende bestemmingsplan.

In het kader van deze omgevingsaanvraag is een bezonningsonderzoek daarom niet nodig.

Windhinder

Een windhinderonderzoek is met name in geval van hoogbouw gewenst. Voor windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving is inmiddels een privaatrechtelijke norm (NEN 8100) uitgebracht. In deze norm is een beslismodel weergegeven wanneer een windonderzoek mogelijk nodig kan zijn. Omdat in onderhavige aanvraag geen sprake is van hoogbouw, is onderzoek naar windhinder niet van toepassing.

3.2.10 Externe veiligheid

Het bevoegd gezag moet bij ruimtelijke planvorming rekening houden met het aspect externe veiligheid. Hierbij wordt onderzocht in hoeverre er sprake is van aanvaardbare dan wel onaanvaardbare risico's voor de diverse functies binnen het plangebied. De aandacht gaat hierbij uit naar het plaatsgebonden risico, waarvoor een harde norm geldt, maar eventueel ook naar het groepsrisico waarvoor een zogenaamde oriëntatiewaarde geldt.

In de onmiddellijke omgeving van het plangebied zijn geen externe veiligheidsrisicobronnen gesitueerd. Ten aanzien van de externe veiligheid is bij deze ontwikkeling geen sprake van een toename van het groepsrisico.

3.2.11 Milieu

Voor de voorgenomen ontwikkeling dient gemotiveerd te worden of sprake is van negatieve effecten op het milieu. Afhankelijk van de omvang van de ontwikkeling dient een m.e.r.-procedure, een m.e.r.-beoordelingsprocedure of een vormvrije m.e.r.-beoordelingsprocedure uitgevoerd te worden. De bouw van een drijvend clubhuis valt niet onder categorie C en D uit de lijst van Besluit m.e.r. Dit betekent dat een m.e.r.-beoordelingsprocedure niet nodig is. Het aantal bezoekers per jaar ligt ruimschoots onder de 250.000 waardoor ook op die grond geen formele m.e.r.-beoordelingsprocedure hoeft te worden doorlopen.

3.2.12 Kabels en leidingen

Onder de Tweede Haven liggen geen kabels en leidingen voor bijvoorbeeld elektra, water, gas en riolering. Een en ander blijkt een hiertoe uitgevoerd onderzoek in het KLIC bestand:

- Het meldnummer van de Klic-melding is 18G026022.
- Het ordernummer van de Klic-melding is 9807986764/10.
- De klantreferentie is Hellingweg 98 den haag.

4. Economische uitvoerbaarheid

4.1 Exploitatieplan

Op grond van artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) rust op de gemeente de verplichting tot het vaststellen van een exploitatieplan als sprake is van bouwplannen, aangewezen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). De gemeente kan afzien van het vaststellen van een exploitatieplan als:

- het verhaal van de kosten van de grondexploitatie op een andere manier is verzekerd;
- het bepalen van een tijdvak of fasering niet noodzakelijk is; en
- het stellen van eisen, regels of een uitwerking van regels aan het bouwrijp maken, de aanleg van nutsvoorzieningen, het inrichten van de openbare ruimte en woningbouwcategorieën niet noodzakelijk is.

De ontwikkeling voorziet in de realisering van een bouwplan zoals bedoeld in artikel 6.2.1 van het Bro. Het gaat in dit geval echter om gemeentelijke grond (water), waardoor het kostenverhaal via verhuur/verkoop verloopt en een anterieure overeenkomst niet aan de orde is. Een exploitatieplan hoeft om die reden niet te worden opgesteld.

4.2 Economische uitvoerbaarheid

Artikel 3.1.6 Bro bepaalt dat de economische uitvoerbaarheid van een ruimtelijk plan moet worden onderzocht. In dit geval levert het onderzoek het volgende op. De risico's verbonden aan de realisering van het project liggen bij de initiatiefnemende partij. Dit kan worden vastgelegd in een overeenkomst tussen gemeente en initiatiefnemer. Ter beperking van eventuele risico's, waaronder planschade, voor de gemeente wordt in zo'n overeenkomst bovendien een garantiestelling opgenomen. De economische uitvoerbaarheid is verzekerd.

5. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

5.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

Het bouwplan is in het kader van vooroverleg voorgelegd aan de betrokken bestuursorganen, waaronder het waterschap en Rijkswaterstaat.

5.2 Ter inzage legging ontwerpbesluit en zienswijzen

De omgeving is door de aanvrager geïnformeerd over de voorgenomen ontwikkeling tijdens een informatieavond. Deze is georganiseerd na indiening van de aanvraag voor de omgevingsvergunning.

Het ontwerpbesluit heeft gedurende zes weken ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn had een ieder een zienswijze kunnen indienen. Eventuele zienswijzen zouden worden betrokken bij de definitieve besluitvorming. Gedurende de termijn van ter inzage zijn geen zienswijzen ingediend.

[Geanonimiseerd], heeft aangegeven te voorzien in twee inspraakavonden voor omwonenden.

6. Conclusie

Het bouwplan past binnen het ruimtelijke beleid zoals beschreven in paragraaf 2 van de ruimtelijke onderbouwing. Het bouwplan doet geen afbreuk aan de intentie van het bestemmingsplan en is ruimtelijk inpasbaar. Daarnaast vormen aanverwante ruimtelijk relevante aspecten geen belemmering voor de uitvoering van dit bouwplan.

Gelet op het bovenstaande is de voorliggende aanvraag goed ruimtelijk te onderbouwen en kan medewerking worden verleend aan een afwijking ex. artikel 2.12, lid 1 onder a sub 3°, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.